Auto Plus Classiques

N°80



VRAI PRIX CHEVROLET CAMARO

Classiques

AOÛT-SEPTEMBRE 2025

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

RENAULT 8 MATCH VS VW COCCINELLE





Machines arrière

À L'ESSAI Lamborghini 400 GT 2+2 > Opel Commodore GS/E > Puma GTE > Laurin & Klement Voiturette Type A











UNE SEMAINE EN AC COBRA





Dossier complet

SIMCA 1307 50 ANS DÉJÀ



- LA GENÈSE
- L'HISTOIRE
- LE GUIDE D'ACHAT
- LES MODÈLES À PRIVILÉGIER

LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT

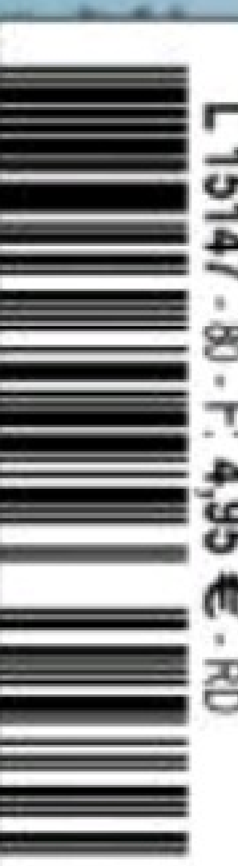
MERCEDES CLASSE E W124



+ *2 roues* PEUGEOT BB 104



+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...







4.7/5
AVIS CLIENTS

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, Rétro+ vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. *Au 19/09/2023



B. ASKET / VIRAGE AGENCY / ERAS

Duel D'ARRIÈRE-GARDE



OLIVIER BERNIS

À la une de ce numéro 80 d'*Auto Plus Classiques*, deux voitures mythiques des années 60: la Volkswagen Coccinelle et la Renault 8. Deux stars avec lesquelles j'ai des souvenirs très différents. J'avais moins de 10 ans lorsque j'ai vécu mon premier tête-à-queue sur les petites routes sinueuses de Haute-Corrèze, où mon « pépé Lucien » m'emmenait cueillir des cèpes sur les Monédières. Sa R8, qu'il conduisait sans doute un peu trop vite, a dérapé sur des gravillons et s'est retrouvée dans l'autre sens de la route. Pas de bobos mais le palpitant avait pris des tours ce jour-là. Une poignée d'années plus tard, j'ai fait connaissance avec la Cox. Mon père, qui ne jurait que par Renault, avait repris une Coccinelle d'occasion à un acheteur d'une R5 neuve, et l'avait subtilisée pour une longue virée nocturne sur les bords de Vienne du côté de Chinon. Installé sur la banquette arrière avec le bruit du « 4 à plat » dans le dos, je m'étais délecté de cette balade, qui m'a, à coup sûr, fait craquer beaucoup plus tard pour l'achat d'une 1302, puis d'une 1303.
Alors quand Jérôme et Pierre-Louis m'ont proposé ce match, à première vue incongru, entre une Renault 8, aux lignes taillées à la serpe, et une Cox 1200 à la bouille craquante de coléoptère, je n'ai pas hésité une seconde : feu vert ! Si elles partagent la même implantation antique du moteur en porte-à-faux arrière, tout les sépare. Leurs styles, leurs qualités et défauts respectifs (en matière de fiabilité, de volume de chargement et de tenue de route) sont tellement opposés qu'un duel s'imposait naturellement entre ces deux autos attachantes à la carrière commerciale brillante. Laquelle a votre faveur ?

Retrouvez-nous sur Facebook.com/AutoPlusClassiques



VOTRE PROCHAIN NUMÉRO D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE VENDREDI 17 OCTOBRE 2025

54

Grand format
Opel Commodore «B» GS/E



68

Panoramique
Puma GTE 1600





74

Prestige
Lamborghini 400 GT 2+2

96

Une génération à la loupe
Fiat Uno



Auto Plus Classiques

SOMMAIRE

N°80

Actualités

Carte postale Été 1972. Audi 80 GL, 4 anneaux en mode *seventies* 6
Actus. 8
Courrier des lecteurs. 10
Shopping. 12
Votre histoire. Les restaurations de Guy Haerty 14
BD. *Les Fondus de voitures de collection.* 16

Dossier

Les Chrysler-Simca 1307/1308/1309 et 1510 ont déjà 50 ans 18
Un succès explosif, mais... 20
Talbot Solara 30
Guide d'achat 32

Essais

Comparatif Renault 8 Major vs VW Coccinelle 1200 36
Panoramique. Laurin & Klement Voiturette Type A 48
Grand format. Opel Commodore «B» GS/E 54
Une semaine en... Unique Motorcars AC Cobra réplique 62
Panoramique. Puma GTE 1600 68
Prestige. Lamborghini 400 GT 2+2 74

Fan des...

60's. Fiat 1300 - 1500 80
70's. AMC Matador 82
80's. Volkswagen Jetta 1 84
90's. Opel Frontera 1 86

Vie en ancienne

Faites-le vous-même. Comment graisser la mécanique 88
Abécédaire. 90

Guide d'achat

L'affaire du moment. Mercedes W124 92
Une génération à la loupe. Fiat Uno 96
Deux roues. Le Peugeot BB 104 MV 100
Le vrai prix des Chevrolet Camaro 1 et 2 102
La cote. 105
Les petites annonces. 112

Notez-le
Votre prochain numéro d'*Auto Plus Classiques* en kiosque le vendredi 17 octobre 2025



Entretenons **la passion**







Notre mission,
permettre à chacun de vivre sa passion pour l'automobile.

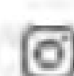


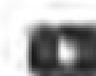
RETROUVEZ TOUTES NOS **PIÈCES DÉTACHÉES**
& ACCESSOIRES SUR **MECATECHNIC.COM**



03 20 26 26 33


FACEBOOK
mecatechnic.wambrechies


INSTAGRAM
@mecatechnic


YOUTUBE
@mecatechnic

CARTE POSTALE

Audi 80 GL
4 anneaux en mode seventies

été 1972

Présentée à la presse en juillet 1972, l'Audi 80 (B1 type 80) souffle un vent nouveau sur la firme d'Ingolstadt. Affichant une ligne anguleuse, cette berline tricorps, à traction avant, se dote d'une calandre à 4 anneaux, encadrant des optiques rondes, lesquelles sont doublées sur les versions GL/GT. Mesurant 4,18 m de long, l'Audi 80 mutualise ses coûts de conception avec ceux de la VW Passat (sortie en 1973), avec laquelle elle partage son soubassement et ses moteurs... mais pas son hayon ! Sous son capot, on trouve des 4-cylindres (type EA827, placés en position longitudinale) de 1,3 litre de 55 ch et de 1,5 litre, ce dernier décliné en 75 ch et 85 ch (GL). La boîte manuelle à 4 vitesses est de série, tandis qu'une version automatique à 3 rapports est proposée en option (sur 1,5 litre). En mars 1973, l'Audi 80 sera complétée d'une version quatre portes, d'une motorisation 1,6 litre de 100 ch (GT en 2 portes) et sera même gratifiée du titre de Voiture de l'année (devant la Renault 5 et l'Alfa Romeo Alfetta). En septembre 1975, elle accueillera un 4-cylindres 1,6 litre, équipé d'une injection Bosch K-Jetronic développant 110 ch (GTE). Une année où des protections en plastique aux angles des pare-chocs apparaîtront, tandis que ses grilles d'aération sur son montant disparaîtront. À l'automne 1976, l'Audi 80 (B1 type 82) a droit à un remodelage (notamment des phares avant rectangulaires) avec des nouveaux moteurs 1,6 litre (remplaçant ceux de 1,5 litre) et inaugure un tableau de bord modernisé. Jusqu'en 1978, cette berline allemande (B1 type 80 + type 82) connaîtra un joli succès commercial avec plus de 1,1 million d'exemplaires fabriqués.



AUDI AG

ACTUS

Autodrome Drivers Days sur le circuit de Linas-Montlhéry

La grande fête de l'automobile

Les 6 et 7 septembre, l'autodrome de Linas-Montlhéry vibrera aux sons des voitures sportives, des plus exceptionnelles aux plus populaires.

S'adressant à tous les passionnés d'automobile, cet événement rassemblera aussi bien des modèles d'avant-guerre que des voitures plus modernes, mais aussi des véhicules de compétition, de record, des prototypes de salon, comme des concept-cars. Les collectionneurs/pilotes pourront aussi tester leurs véhicules sur la piste, en prenant le départ un par un, un peu à la manière du Festival of Speed de Goodwood en Angleterre, avec un original demi-tour devant les stands. Les visiteurs pourront aussi accéder exceptionnellement aux zones des virages des Deux-Ponts, de la Ferme et de Faye, rappelant des manifestations passées, comme le Grand Prix de l'âge d'or, les Coupes d'automne ou les Grandes Heures de l'automobile… Toute la rédaction d'*Auto Plus*, de l'hebdomadaire comme de ses déclinaisons *Classiques* et *Youngtimers* (partenaires de l'événement), sera présente au sein du village exposants. Venez nous rencontrer et partager avec nous cette grande fête de l'automobile.

Dates: *les 6 et 7 septembre*
Lieu: *Autodrome Linas-Montlhéry (91)*
Tarifs:
• Visiteurs: (1 / 2 jours): 20 € / 30 € (gratuit -14 ans, parking gratuit).
• Pack Pilote: (8 sessions pour le week-end): 140 € (second pilote: + 30 €).
• Pack Exposition (1 / 2 jours): 20 € / 30 €. Parking gratuit.
Renseignements:
Autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr/



PHOTOS: MICKAEL ROUX

Mornay Festival sur le circuit du château de Mornay à Bonnat (23)

3 jours de passion sur 2 ou 4 roues



« Enfilez vos gants, votre casque, tournez la clé et rendez-vous au circuit de Mornay… », tel est le slogan de la 7e édition du Mornay Festival. Du 22 au 24 août, plusieurs plateaux de véhicules sportifs seront réunis, au cœur de la Creuse, autour du circuit du château de Mornay. Ainsi, durant trois jours, on trouvera aussi bien des véhicules d'avant-guerre, que des Formule 1, des prototypes du Mans, des voitures de Superproduction, des supercars ou des motos de grand prix. Les pilotes ayant choisi le Pack Pilote bénéficieront de 3 sessions de roulage (15 minutes chacune) pour tester les qualités sportives de leur voiture sur une piste de 3 km. D'autres animations sont prévues, à l'image d'une session de roulage nocturne le samedi soir (complétée d'un concert et d'un feu d'artifice). Le dimanche, une balade touristique (sur inscription) conduira les collectionneurs dans le département ; une journée qui se conclura par une parade géante sur le circuit.

PHOTOS: DR

Dates: *du 22 au 24 août.* ***Lieu:*** *circuit de Mornay à Bonnat (23)* ***Tarifs:*** *• Pack Découverte uniquement le dimanche (accès pour 2 personnes, balade touristique du dimanche, exposition dans l'enceinte du circuit, parade): 100 €. • Pack Passion 2 jours (Pack découverte + soirée du festival): 160 €. • Pack Pilote (Pack Passion + roulages par séries samedi et dimanche, exposition dans le paddock): 400 €. • Spectateurs (2 jours / samedi / dimanche): 50 € / 35 € / 20 €. Entrée gratuite -15 ans.* ***Renseignements:*** *Circuit-mornay.fr*

AGENDA

AOÛT

Le 15
Expo de véhicules anciens
Verneuil-d'Avre-et-d'Iton (27)
quartiernotredame27130@gmail.com

Fête du lac de l'Uby
Barbotan-les-Thermes (32)
animation@barbotantourisme.fr

Le 17
20e Rétro-Mobile Gaillacois
Gaillac (81)
avag81@orange.fr

Le 23
Fêtes de Fondettes
Fondettes (37)
baches.alexandre@gmail.com

Les 23 et 24
38e réunion autos & motos
Rumilly (74)
claude.herisson74@orange.fr

Le 24
19e bourse-expo auto rétro
Brevans (39)
bielles.brevannaises@laposte.net

Les 30 et 31
Week-end des Vieux Volants jarnacais
Jarnac (16)
vieuxvolantsjarnacais@gmail.com

12e Chromes d'Hossegor
Hossegor (40)
gilbarbin@gmail.com

Le 31
Retro Mobile
Châtel-Guyon (63)
chatelretromobile@gmail.com

4e rassemblement de véhicules
Saint-Barthélemy (77)
jidemandre77@gmail.com

SEPTEMBRE

Du 5 au 7
Salon Auto-Moto Classic
Aussonne (31)
Automoto-classic.com

Les 6 et 7
8e Auto Rétro Beauce
Audeville (45)
autoretrobeauce@orange.fr

Le 7
3e réunion de véhicules anciens
Grésy-sur-Isère (73)
lesfousduvolant73@hotmail.com

Les Bouchons de Joigny (véhicules avant 1969)
Joigny (89)
lesvieillescoquilles89@gmail.com

Le 13
US Motor Show
Circuit de Montlhéry (91)
www.us-motor-show-2025.eventmaker.io

Les 13 et 14
Salon Auto Moto Rétro
Rouen (76)
Salonautomotoretro.com

32e bourse auto rétro
Crehange (57)
alainbeatrice.wernet@yahoo.fr

3e expo-bourse d'échanges
Montigny-en-Gohelle (62)
roulantsdantan@orange.fr

Le 14
23e expo-bourse
Bletterans (39)
asso.crjb@gmail.com

Autos Motos Rétro
Sauternes (33)
kiwanis.barsac.sauternes@gmail.com

Réunion de véhicules anciens
Savigneux (42)
michelbostvironnois@gmail.com

4e Auto Rétro
Saultain (59) - bernard.an@orange.fr

Du 19 au 21
6e bourse Eexpo auto moto
Hippodrome de Strasbourg (67)
Bourse-hoerdt.fr

Du 20 au 22
24e Aix Auto Légende
Aix-les-Bains (73)
Aixautolegende.com

Le 20 et 21
Les Méca'folies
Saint-Thibault-des-Vignes (77)
lesvieillessoupapes77@gmail.com

Le 21
7e Bouchon de Sainte-Maure-de-Touraine (véhicules avant 1977)
Sainte-Maure-de-Touraine (37)
Nationale10.e-monsite.com

7e Escaut Auto Retro
Neuville-sur-Escaut (59)
eddazin@wanadoo.fr

Le 27
Mazda MX-5 Day
Circuit de Dreux (28)
club@mx5france.com

Autodrome Italian Meeting
Circuit de Montlhéry (91)
Autodrome-italian-meting-2025.eventmaker.io

Le 28
18e Festival de la voiture ancienne
Dourdan (91)
evenementiel@dourdan.fr

18e réunion des Belles du Vert galant
Tremblay-en-France (93)
p202p@wanadoo.fr

OCTOBRE

Les 4 et 5
51e bourse autos et motos
Auterive (31)
cercle.t@orange.fr

Le 5
Bourse auto-moto
Longvic (21)
patrick.gevrey@dbmail.com

3e bourse d'échanges
Savonnières (37)
blorido@orange.fr

Le Bouchon de Nemours (véhicules avant 1975)
Nemours (77)
passeomobile@orange.fr

Les 11 et 12
Coupes Auto Légende (Éditions LVA)
Autodrome de Montlhéry (91)
manifestation@lva.fr

De 1950 à nos jours

Votre spécialiste du pare brise

Expéditions toutes destinations

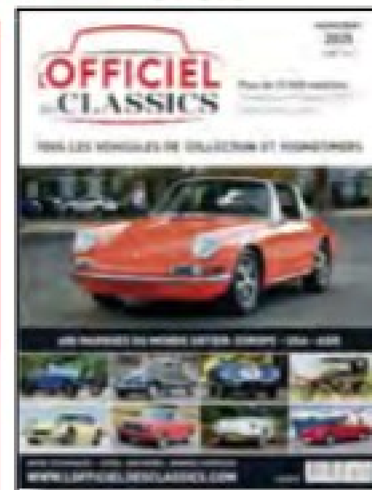






Refabrications, verre feuilleté et trempé
Européennes, Japonaises,Américaines
glassmecca@free.fr
EUROPARTS Boîte Postale 70518 - 51068 Reims Cedex
Fax : 03 26 47 61 10
03 26 40 38 40
EUROPARTS

NOUVEAU !
L'Officiel des classics à prix canon avec le code OFC10





LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE
depuis 1998





Housses de protection Auto et Moto
intérieur & extérieur - Demi-mesure et Sur Mesure
Toutes marques & tous modèles
Personnalisation et accessoires
Fabricant Distributeur
www.compagniedelahousse.com
09 80 80 19 72
8 rue des petites marnières 72650 Saint Saturnin (Le Mans)







UNEDESAUVEE.COM



SPECIALISTE
PEUGEOT 205
GTI - CTI - RALLYE - GTI 16S - ROLAND GARROS
& PEUGEOT 309 GTI - RENAULT 5 GT TURBO
Pièces intérieures - Pièces extérieures
Pièces mécaniques - L'entretien
Refabrication produits nouveaux chaque mois
L'essentiel pour vos Youngtimers
contact@unedesauvee.com

Inscription newsletter



Un témoignage sur une voiture ancienne ?
Une question ? Écrivez-nous : Auto Plus Classiques, 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux Cedex
ou Autoplusclassiques@reworldmedia.com.
Retrouvez-nous également sur Facebook.com/AutoPlus Classiques

Empreintes romaines

Je voulais revenir sur le terme « rital » du courrier du numéro précédent. Du côté maternel, j'ai 50 % de sang italien et j'ai vécu 6 ans chez mes grands-parents piémontais. Pour moi, le mot « rital » dépend de la manière dont il est prononcé. Je préfère un copain qui me donne l'accolade en me demandant : « Ça va comme tu veux, mon Rital ? » qu'une personne qui m'explique, ici ou là, que je suis d'origine italienne. Rappelons que l'Italie nous a donné Dante, Michel-Ange, Giuseppe Verdi et, plus près de nous, Gigliola Cinquetti, Luciano Pavarotti et… Enzo Ferrari !

Pierre-Amédée Perrier, par courriel

Et Léonard de Vinci et Ferruccio Lamborghini et tant d'autres ! Effectivement, les liens entre l'Italie et la France, qui a adopté la langue latine, sont multiples…


LAMBORGHINI

Sosie 104

Ayant savouré le superbe article sur la MBK 41S, je me demandais si vous aviez déjà abordé la Citroën LN, ce gentil sosie de la firme Citroën de la Peugeot 104 ?

Milan Klin Stern, par courriel

Présentée en 1976, la Citroën LN a été le premier modèle issu de la reprise de Citroën par Peugeot. De ce fait, elle reprend la base de la Peugeot 104 (sortie en 1972) et s'équipe de motorisations bicylindres et 4-cylindres. Nous ne l'avons abordée que pour un « fan des années 70 » dans le numéro 31. Pourquoi pas un essai à l'avenir…



CITROËN

Cote à la carte…

Je roule dans une Renault 16 TS de 1973, et dans votre dossier Renault 16, vous indiquez des cotes qui ne me semblent pas très réalistes. Pour une R16 (avant 1970), en bon état, vous indiquez 7 600 €, une R16 TS (avant 1970) 8 800 €, une R16 TS (après 1970) 6 700 € et une R16 TX 9 800 €. Or pour un modèle en très bon état, ces cotes sont respectivement de 6 000 €, 12 000 €, 11 000 € et 14 000 €.

Frédéric Deville, par courrier

La cote d'un véhicule dépend en général de son état, de son kilométrage, de son entretien, de son intérêt et même de ses options… Nous avons donné les tarifs actuellement en vigueur dans les annonces. Mais ces tarifs évoluent plus souvent que la parution de notre magazine !

Estafette à tout faire

Je vous joins les photos d'une réhabilitation originale d'une Renault Estafette, effectuée par notre club L'Essieu de Velours. Abandonnée depuis des années, elle a été récupérée, puis découpée pour être ensuite transformée en local sanitaire dans le showroom de notre club !

Alain, par courriel

Véhicule utilitaire passe-partout, l'Estafette peut donc être recyclée et reprendre du service, sans moteur et grâce à sa pratique porte latérale coulissante !


DR

Volera, volera pas

Que Pierre-Louis fasse le lion, avec sa crinière poivre et sel, passe encore. Mais que Jérôme se prenne pour un oiseau dans le match opposant la Peugeot 204 à la Simca 1100, j'ai comme un doute sur la probabilité d'envol d'un supertanker à cabine avancée… *Pierre-Louis C., par Montsetparvaux*

Voler est le rêve de tout homme. Jérôme ne fait pas exception. Il va d'ailleurs tenter l'expérience du toit de l'immeuble du journal. Les obsèques auront lieu…



Avec toile et sans hayon

Dans votre dossier extrêmement complet sur la R16, je voulais ajouter cette photo d'une version cabriolet… artisanale !

Laurent Iltis, par courriel

Merci pour cette photo d'une transformation artisanale d'une Renault 16 en cabriolet (4 portes !). Rappelons que Renault a étudié une version coupé/cabriolet de sa R16 (ndlr : prototype exposé au salon Rétromobile 2015 pour les 50 ans du modèle), laquelle a finalement été abandonnée…


BERNARD CANONNE / RENAULT


DR

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO D'AUTO PLUS CLASSIQUES EN KIOSQUE VENDREDI 17 OCTOBRE 2025

Véhicules de collection



Ventes - Réparations - Pièces détachées




Pièces moteur, échappement, hydraulique, allumage, carrosserie...

Toutes les pièces détachées pour DS et SM EXPÉDITION RAPIDE










01 42 87 90 07 contact@blondeauds.fr WWW.BLONDEAUDS.FR

PEINTUREVOITURE.FR

FOURNITURES & MATÉRIELS DE CARROSSERIE PROFESSIONNELS

@peinturevoiture.fr

-10% SUR VOTRE PROCHAINE COMMANDE AVEC LE CODE* :

AUTOPLUSC10






+ de 50 000 teintes en pots ou aérosols...

mais aussi : apprêts, mastics, vernis, polish, outillage...

*code promo AUTOPLUSC10 utilisable une fois sur www.peinturevoiture.fr

La Volkswagen Scirocco d'Ottomobile



Sortie 6 mois avant la mythique Golf, la Scirocco 1 est à l'honneur chez Ottomobile dans une désirable version GTI de 1977. D'emblée, sa superbe teinte jaune séduit, d'autant qu'elle s'accorde parfaitement avec le tissu des sièges. Les chromes et les jantes sont très réussis, les feux et la calandre réalistes. La finesse des logos et des pièces rapportées confère à l'ensemble un joli réalisme, qu'une véritable immatriculation aurait encore renforcé. À bord, le soin apporté au volant est remarquable, tandis que la planche est aussi bien restituée. Seul bémol, inhérent aux miniatures en résine, il ne sera pas possible d'admirer le moteur de la bête. Du très bon boulot donc, à un prix correct.

Échelle: 1/18, en résine, 21,4 cm de long, Prix indicatif: 69,90 € Informations sur Otto-models.com



NICOLAS SOLER / ERAS

Huile en bombe Liqui Moly LM-40

L'huile en bombe est un partenaire indispensable de tout conducteur ou restaurateur de voiture ancienne, et Liqui Moly sort à son tour le LM-40 en spray. Il permet par exemple de lubrifier les serrures, pour éviter qu'elles ne gèlent l'hiver, mais aussi les joints de portes pour ne pas qu'ils collent et s'arrachent; de protéger les éléments mécaniques de la corrosion et même de nettoyer, son film gras permettant de décoller la saleté. Un lubrifiant multi-usage qui fait des merveilles, capable d'être pulvérisé à l'envers et disponible dans diverses contenances, dont un format 50 ml qui trouvera facilement sa place dans une boîte à gants.



LIQUI MOLY

Contenances: 50, 200 et 400 ml
À partir de 8,29 € (200 ml) sur Liqui-moly.com et Amazon.fr

Lampe Osram LEDinspect Flexible



OSRAM

Osram innove dans sa nouvelle gamme de lampes d'inspection, avec un produit unique: une bande de Leds souple qui peut prendre la forme que l'on désire. Elle peut s'arrondir dans un passage de roue, être tendue sous un capot ou encore se glisser dans un endroit confiné du moteur. À chaque extrémité, un bouton commande l'éclairage suivant quatre modes: pleine puissance, moyenne, petite et lumière rouge. Les blocs intégrant aussi les batteries comportent des aimants, mais aussi des élastiques munis de crochets caoutchoutés pour ne pas abîmer le support. La puissance d'éclairage de 1000 lumens est tout à fait acceptable, tout comme l'autonomie (environ 3 h à puissance maxi). Une lampe multi-usage idéale pour la mécanique et plus.

Puissance d'éclairage: 1000 lumens
Autonomie annoncée: 3 h à pleine puissance
Prix indicatif: 44,80 € sur Amazon.fr

le COIN des BOUQUINS

par Jean-Rémy Macchia

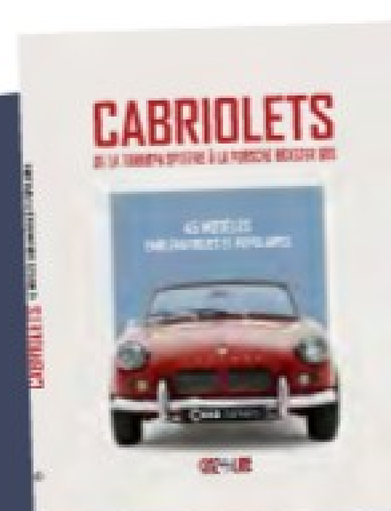
La CX et tous ses secrets



De plus en plus, la CX apparaît comme une voiture exceptionnelle. Non seulement c'est une VRAIE Citroën, avec sa centrale hydropneumatique, mais en plus, son dessin singulier et sa présentation intérieure atypique la rendent aujourd'hui vraiment singulière et attrayante. Bel ouvrage, avec pas moins de 40 pages sur la genèse du modèle!

CITROËN CX, L'AUDACE EN HÉRITAGE, PAR AURÉLIEN CHUBILLEAU, SOPHIA ÉDITIONS, 192 PAGES, 350 PHOTOS, 49 €

La vie au grand air



Flâner, prendre le temps de rouler, savourer jusqu'aux odeurs des paysages: tout cela se fait en découvrable plutôt que dans un modèle fermé. Jolie balade en compagnie de 45 modèles cheveux au vent: VW Coccinelle Cabrio, Fiat 124 Spider, 205 Cabrio, Mazda MX-5… Le tout narré avec simplicité et précision. Bouquin sympa!

CABRIOLETS, DE LA TRIUMPH SPITFIRE À LA PORSCHE BOXSTER 986, PAR STÉPHANE GUITARD ET HUGUES CHAUSSIN, CASA ÉDITIONS, 159 PAGES, 200 PHOTOS, 29,95 €

Jouvence italienne

Un petit livre, simple et pas cher, qui vous dit tout sur un des 2-roues les plus mythiques du monde! Né en 1946 dans une Italie encore tétanisée par la guerre et très pauvre, ce scooter singulier et stylé est ici décortiqué avec passion. Et des visuels exceptionnels: photos d'époque, documents techniques, catalogues et publicités d'antan. Tout respire la saveur d'une époque qui revit délicieusement au fil des pages…



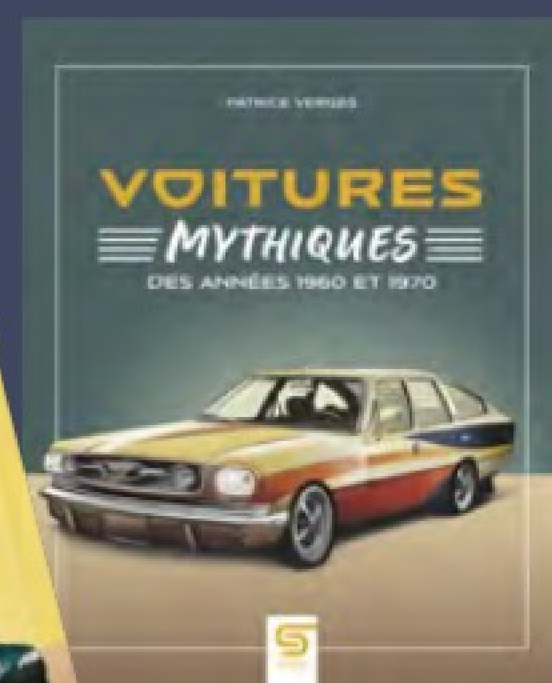
VESPA, UNE RÉVOLUTION CULTURELLE SUR DEUX ROUES, PAR PATRICK NEGRO, SOPHIA ÉDITIONS, 96 PAGES, 350 PHOTOS, 19 €

«Oncle Pat» et ses souvenirs…

Deux tomes en compagnie de l'excellent narrateur Patrice Vergès, qui a passé 40 ans à conduire et tester tout ce qui avait quatre roues. Il retrace ses souvenirs d'essayeur, et ses anecdotes souriantes avec chaque fois 55 voitures de deux décennies. Les photos sont peu captivantes et comportent parfois des erreurs, mais vous savourerez avec bonheur les textes toujours enjoués!

VOITURES MYTHIQUES ANNÉES 60/70, ET ANNÉES 80/90, PAR PATRICE VERGÈS, SOPHIA ÉDITIONS, 128 PAGES, 70 PHOTOS, 24 € CHAQUE







ROUEN EXPO CONGRÈS

AUTO MOTO RÉTRO

13 & 14 sept.
2025

Invités d'honneur





Parc Expo **Rouen**

www.salonautomotoretro.com



DIMANCHE 14 SEPTEMBRE
Vente aux enchères de véhicules d'exception

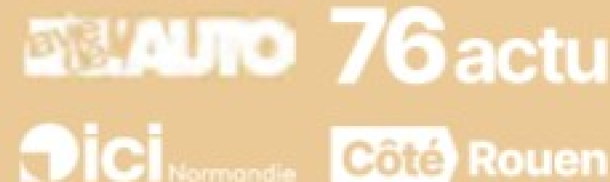
Organisé avec











Samedi
9h • 19h
Dimanche
9h • 18h

Réalisation : Compagnie de Communication • Normandie • Illustration : Christophe Dépinay

DE LA 4CV AU COMBI

GUY HAERTY, COFONDATEUR DU CLUB DES P'TITS BOLIDES DU VÉRON DE SAVIGNY-EN-VÉRON (37), NOUS RACONTE SA PASSION POUR LES VOITURES ANCIENNES QUI A DÉBUTÉ PAR UNE RENAULT 4CV DE 1950.



Guy Haerty, cofondateur du club des P'tits Bolides du Véron, pose à côté de sa Traction de 1935, dont la restauration a duré une quarantaine d'années. Carrossier-peintre de formation, il remettra en état d'autres véhicules comme des 2CV, des Renault 4CV et Express et même un VW Combi T3.



Deuxième voiture ancienne restaurée par Guy, cette Citroën Traction 7C de 1935 à malle borgne (accès au coffre par le siège arrière) était en état d'épave « avancée » ! Réalisée sur près de 40 ans, cette rénovation a été un véritable défi !





Guy Haerty et sa femme Françoise transmettent leur passion des véhicules anciens à leurs petits-enfants (*de g. à dr.* : Capucine, Firmin et Célestin).



Les 3es dimanches du mois (de mars à octobre), le rassemblement du club des P'tits Bolides du Véron réunit une quarantaine de véhicules (autos, motos, camions, tracteurs…) sur le parking de l'*Auberge du Bocage* à Savigny-en-Véron (37).

« À la base je suis carrossier-peintre et le monde de l'automobile ne m'a jamais quitté ! Ma première voiture était une Renault 4CV. Lorsque je l'ai achetée, on m'avait dit qu'elle était de 1949, mon année de naissance. En réalité, elle était de 1950, et je l'ai restaurée en utilisant les pièces d'une autre 4CV. Ensuite, j'ai rencontré un amateur de voitures anciennes qui m'a proposé une Citroën Traction 7C de 1935 (malle borgne). Lorsque je suis allé la voir, elle était stockée dans une basse-cour. C'était un vrai clapier à lapins avec des souris dans les bas de caisse ! Remettre en état cette épave a été un véritable défi, que j'ai relevé. Son toit d'origine en moleskine avait été remplacé par un toit en tôle. Durant plusieurs années, je l'ai restaurée intégralement (ndlr : la restauration a été longue avec beaucoup de périodes d'inactivité, la Traction est opérationnelle depuis environ 4 ans) : planchers, bas de caisse, planche de bord, tablier avant, fond de coffre, tout a été reconstruit… J'avais même trouvé un spécialiste en Belgique qui vendait des éléments de carrosserie similaires en épaisseur à ceux d'origine. J'ai aussi commandé les tuyauteries pour ses freins, mais les pièces envoyées devaient être raccourcies. Heureusement, j'avais trouvé un diéséliste qui avait conservé un outillage pour faire des colliers à plat ! Ensuite, j'ai rénové sept Citroën 2CV et une Ami 8 Commerciale « vitrée » (avec les grandes ailes). J'ai conservé deux 2CV : une 1974 (refaite en bicolore) et une 1977 (en cours de rénovation). J'ai aussi restauré une Renault Express qui a maintenant plus de 30 ans et un VW Combi T3 Westfalia de 1985, à moteur diesel, pour lequel j'ai (ré) installé un aménagement d'origine. En 2009, avec 4 copains, nous avons créé les P'tits bolides du Véron au sein duquel j'ai assuré la présidence pendant quinze ans. Au club, nous avons aussi un atelier où nous remettons en état une Renault 4 qui pourra servir de voiture-balai lors de nos sorties. » ***Guy Haerty***





La première voiture ancienne restaurée par Guy a été cette 4CV de 1950, équipée d'un toit ouvrant.



Sur les sept Citroën 2CV qu'il a restaurées, Guy Haerty a conservé ce modèle de 1974, peint en couleur bicolore.

Ce VW Combi diesel T3, aménagé Westfalia, est aussi passé par la case restauration. Pour l'anecdote, son mobilier intérieur avait été modifié par son ancien propriétaire et Guy l'a remis en conformité avec l'aménagement d'origine.



Cette rubrique est la vôtre !

Racontez-nous votre histoire avec votre voiture ancienne et envoyez-nous texte et photos à *Auto Plus Classiques*, 40, avenue Aristide-Briand – CX 10024 – 92227 Bagneux Cedex, ou à autoplusclassiques@reworldmedia.com

4_111524215

ÉPREUVE DE RÉGULARITÉ FIA POUR VOITURES DE 1911 À JANVIER 1986



28e RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

29 JANVIER
07 FÉVRIER 2026

Engagements : OUVERTURE 03.09 / CLÔTURE 03.11

18 SPÉCIALES DE RÉGULARITÉ SUR ROUTES FERMÉES

Villes de départ : JOHN O'GROATS • BAD HOMBURG • BARCELONE • MONTE-CARLO • REIMS • TURIN (À CONFIRMER)

Informations et inscriptions : www.acm.mc

LES FONDUS DE VOITURES DE COLLECTION

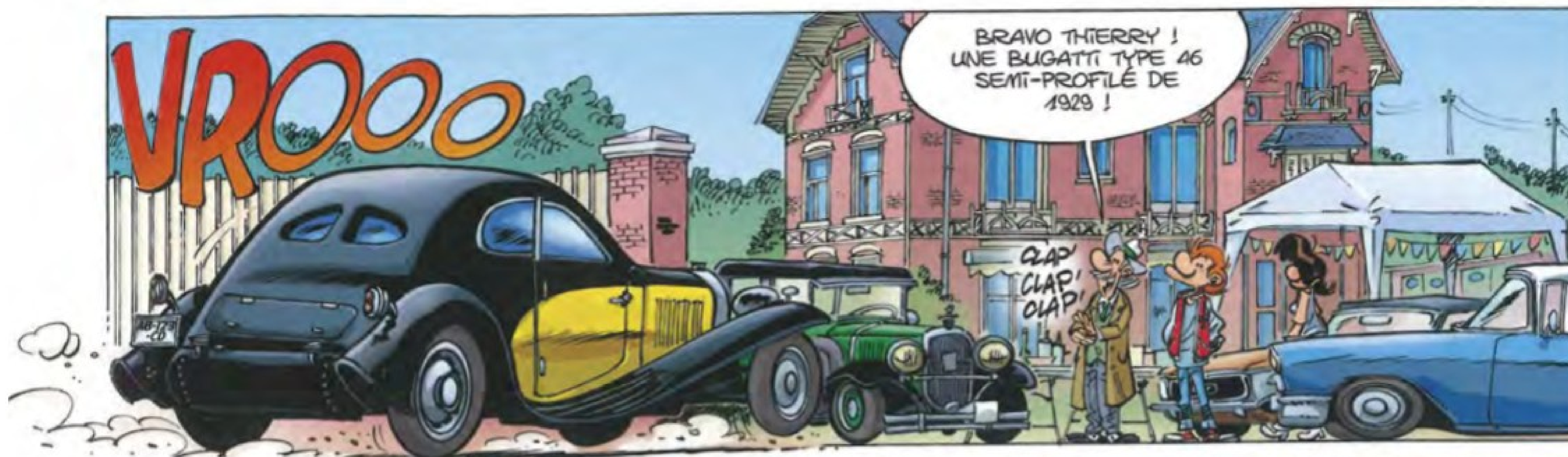
CAZENOVE • RICHEZ • BLOZ

Auto Plus Classiques vous fait découvrir des planches choisies du tome 2 de la bande dessinée Les Fondus de voitures de collection. Dans cet album, réalisé par le trio Cazenove et Richez pour les textes et Bloz pour les dessins, les voitures populaires françaises des années 50 à 70 sont plus particulièrement mises à l'honneur.

2 TOMES DISPONIBLES AU RAYON BD

BAMBOO ÉDITION

www.bamboo.fr

















Les Fondus de voitures de collection - tome 2 © Bamboo Édition - Cazenove, Richez & Bloz

AUTODROME DRIVERS DAYS

- LINAS - MONTLHÉRY -

UTAC

6 ET 7 SEPTEMBRE 2025

Infos & Inscriptions



Ville de Linas

Montlhéry

DESTINATION PARIS SACLAY
Office de Tourisme

LA JAUGE AUTO

EVASION
EVRY 99.3 FM

Auto Plus Youngtimers

50 ans déjà

CHRYSLER-SIMCA 1307/1308/1309



UN BEL ANNIVERSAIRE ET BEAUCQUP DE FRAÎCHEUR

Dossier réalisé par Jean-Rémy Macchia



Quand les ingénieurs de Simca élaborent cette familiale de milieu de gamme, ils doivent bien se douter qu'ils exploitent le bon filon: cette traction avant dotée d'un hayon est parfaitement dans son époque. Savaient-ils qu'elle allait décrocher le titre de Voiture de l'année ?

C'est la première fois de son histoire que la marque Simca, créée juste avant-guerre pour fabriquer des Fiat sous licence, remporte ce titre si convoité de Voiture de l'année. La nouvelle 1307/1308 se permet de distancer assez confortablement la BMW Série 3 – première du nom – et la Renault 30 TS, riche de son tout nouveau moteur V6. Quelle consécration ! Pour arriver à un tel résultat, les concepteurs n'ont rien inventé. Ils ont juste repris, avec justesse, les caractéristiques qui étaient les plus demandées et les plus appréciées par les clients européens : une transmission bien évidemment aux roues avant ; à l'arrière, un hayon et une banquette rabattable pour bien ancrer le modèle dans sa vocation familiale et pratique ; cinq belles places à bord ; et une présentation générale sans génie particulier, mais nette et sans bavure. Manifestement, ils ont vu juste ! Ce n'était sans doute pas la peine de s'aventurer dans des directions hasardeuses, à la recherche d'innovations techniques ou de solutions sophistiquées. Ces Simca vendues pas trop cher ne seront pas des autos géniales, mais des autos cohérentes et fonctionnelles. Pour elles, le train avant de la Simca 1100 née en 1967 a été réutilisé, mais la suspension arrière a droit à des bras oscillants – un peu – plus élaborés. Les moteurs sont repris sans changement de la 1100, mis à part un accroissement de cylindrée pour la 1308. C'est dire que leurs origines remontent à la Simca 1000, de… 1961. La boîte de vitesses provient elle aussi de la Simca 1100. Finalement, c'est grâce à cette conception peu osée et peu coûteuse que les 1307 et 1308 annoncent leur arrivée dans un communiqué officiel de la marque, le 5 juillet 1975.
Leur belle carrière émaillée de succès peut désormais commencer !

DR



DE 1975 À 1985

UNE CARRIÈRE DE 10 ANS UN SUCCÈS EXPLOSIF, MAIS...

Très bien accueillies lors de leur révélation, bientôt couronnées du titre de Voiture de l'année, ces Simca ont connu un succès en feu de paille. Après l'enthousiasme du début et des ventes formidables, la machine à succès s'est curieusement enrayée.



894 687 EXEMPLAIRES DE 1307 / 1308 / 1309

ENV. 180 000 EXEMPLAIRES DE 1510

DR

Une ligne simple avec des tôles lisses et des angles nets, sans fioriture et sans chichi. La voiture est vite perçue comme moderne et agréablement dessinée. Ses grands phares rectangulaires sont également un signe de modernisme.



ARNAUD SAUNIER / EMAS

LES GRANDES DATES

1975

5 juillet : annonce officielle du lancement des futurs modèles.

27 septembre : révélation au Salon de l'auto de Paris et commercialisation. 4,25 m.

1307 GLS : 1294 cm^3, carbu simple-corps, 68 ch à 5600 tr/mn, 150 km/h, entourage de pare-brise avec liseré chromé fin, sellerie vinyle, boîte à gants non verrouillable, allume-cigares, lunette chauffante, moquette intégrale.

1307 S : 1294 cm^3, 2 carbus double-corps, 82 ch à 6000 tr/mn, 165 km/h, entourage de pare-brise avec baguette chromée large, petits enjoliveurs en plastique noir, sellerie en drap, ceintures AV à enrouleurs, accoudoir central AR, console centrale, rhéostat d'éclairage du tableau de bord, montre, compte-tours, témoin d'usure des plaquettes AV, boîte à gants verrouillable, ouïes d'aération AR, éclairage de coffre.

1308 GT : 1442 cm^3, carbu double-corps, 85 ch à 5 600 tr/mn, 168 km/h, phares à iode H4, essuie-phares, vitres teintées, pare-brise feuilleté, radio, sellerie en velours ras.

1976

Janvier : commercialisation au Royaume-Uni, sous le nom Chrysler Alpine. Dans un premier temps, importées de France ; uniquement GL et S, sur base de 1307 GLS et S.

Février : titre de Voiture de l'année.

Mai : début de l'assemblage au Maroc.

Juillet : carburateur modifié (indéréglable), nouveau garnissage de pavillon, des pare-soleil et des montants de pavillon AR, essuie-glaces plus rapides, pré-équipement radio de série (câblage, antenne de toit, 2 haut-parleurs).

La genèse de ces autos qui paraissent pourtant simples a été étrangement compliquée. Initialement apparaît le projet « B-Car », partagé aussi par Chrysler, alors actionnaire minoritaire. Le but ? Évident : remplacer les Simca 1301 / 1501 des années 1960, objectivement vieillissantes. Mais les choix qui prévalaient à l'époque n'allaient pas dans le sens d'une grande modernité : la berline conservait des roues arrière motrices ; et, pour bien afficher sa volonté de monter en gamme, elle aurait des moteurs compris entre 1 500 et 1 800 cm^3. Il fallait aussi que ces 4-cylindres se dotent d'un arbre à cames en tête. Autrement dit : il fallait étudier une nouvelle famille de moteurs. Et, vu les nouvelles puissances proposées, il fallait que les ingénieurs étudient une nouvelle boîte de vitesses. Autour de cette architecture et de ces mécaniques, plusieurs dessins de carrosserie avaient été réalisés. Tous sauf un montraient une silhouette à trois volumes, avec un coffre classique. La seule silhouette à deux volumes et hayon allait finalement l'emporter : elle fut la seule à être réalisée en plâtre, à l'échelle 1. Mais…

Gestation contrariée

Subitement, en juillet 1970, coup d'arrêt sur le projet en cours ! Chrysler vient de devenir propriétaire à 100 % de Simca. Toutes les idées retenues jusque-là sont balayées. Il faut repartir de zéro – ou presque. Le nouveau programme se nomme : « C6 » ou « A+Car ». « A+ » signifie que la berline envisagée va se situer un cran en dessous de la précédente « B-Car ». Le nouveau cahier des charges confirme la formule avec hayon et souhaite un volume intérieur majoré. Et surtout, la future 5-portes sera une traction, avec le moteur implanté transversalement. Comme sur la Simca 1100 !
Le dessin extérieur est confié au centre de style de Whitley, en Angleterre, site de Sunbeam et Hillman. Un dessin simple mais finalement bien inspiré, »

SIMCA 1301 / 1501 : VÉNÉRABLES DEVANCIÈRES

Ces Chrysler-Simca de l'ère moderne remplacent les 1301 et 1501 : des 4-portes à la silhouette classique, issues des 1300 et 1500 apparues, elles, en 1963 ! Autrement dit, la relève était urgente ! La comparaison entre les deux autos montre combien l'ancêtre avait pris des rides. Y compris côté technique, avec la transmission aux roues arrière et un rapport encombrement/habitabilité peu favorable.

Pourtant, la 1301 va se maintenir quatre mois au catalogue. Il faut dire qu'une 1301 S de fin de carrière vaut à peine 20560 francs, quand la 1307 GLS de base exige 22920 francs, avec une présentation moins chaleureuse. La doyenne avait quelques charmes…

DR



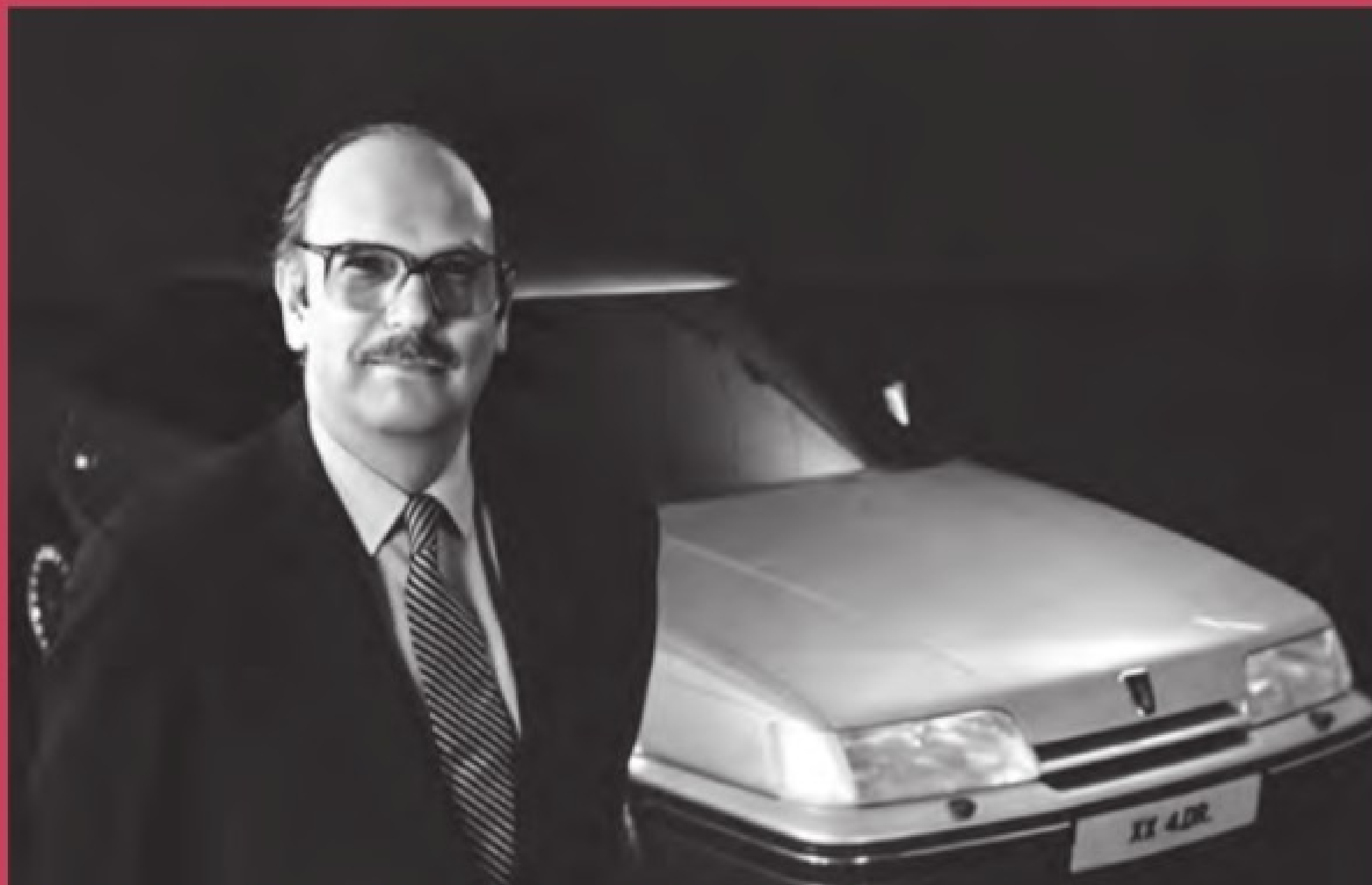
L'ancêtre, cette Simca 1301, va se maintenir quatre mois après la sortie des descendantes.

4_111524215

UN DESSIN VENU D'OUTRE-MANCHE

Contrairement à une idée répandue, ces Chrysler-Simca n'ont pas été dessinées en France. À l'époque, l'américain Chrysler sollicite les équipes françaises et britanniques pour élaborer un nouveau modèle. Les Anglais se retrouvent souvent chargés du dessin extérieur.
Ici, c'est l'équipe britannique qui œuvre, emmenée par Roy Axe, un ancien du groupe Rootes absorbé par Chrysler en 1971.
À son actif, Roy Axe n'a alors que deux modèles: les coupés fast-back Sunbeam Rapier et Sunbeam Alpine; et les berlines Hillman Avenger. Dans les deux cas, pas vraiment des prix de beauté… C'est donc avec surprise qu'apparaît la robe des nouvelles Simca, simple mais harmonieusement équilibrée.
Par la suite, le même Roy Axe dessinera avec autant de talent la Chrysler-Simca Horizon et, avec, disons, moins d'inspiration, la Talbot Tagora. Il sera aussi l'auteur des Rover 800 en 1986, et trois ans plus tard, des jolies Rover 200/400.

DR



Roy Axe, le styliste anglais à l'œuvre pour la carrosserie.



Le hayon a vite fait partie des caractéristiques essentielles du modèle. Notez les feux légèrement striés, dont l'inspiration est à chercher du côté de Mercedes qui les a inaugurés en 1971 sur les SL et SLC.

DR

COUSINE… ANGLAISE ?

Jamais vue dans la marque et totalement absente chez les constructeurs anglais à l'époque, la carrosserie bicorps à trois glaces latérales a pu être inspirée par la Triumph SD 2. Un prototype de berline fast-back initié en 1972 et resté lettre morte, mais qui en était arrivé à un point avancé de conception. Si l'auto apparaît techniquement quelconque avec sa propulsion et son essieu arrière rigide, sa ligne inspirée d'un dessin de Pininfarina retient plus l'attention.

Roy Axe s'est-il inspiré de cette Triumph anglaise, resté à l'état de prototype ?

»» qui a été rendu définitif précisément le 21 mai 1973. Un peu plus de deux ans avant la sortie de la voiture.
Côté moteur, les dirigeants de Chrysler font preuve de prudence, et surtout d'économie: pas question d'étudier de nouveaux 4-cylindres, ceux qui officient sous le capot de la 1100 feront très bien l'affaire! Et comme les puissances envisagées ne seront pas fortement supérieures à celle de la petite Simca, inutile d'étudier une nouvelle boîte de vitesses.
Le développement technique et la mise au point se font en France, sur le site de Poissy – aujourd'hui siège du groupe Stellantis. Les 13 prototypes sont réalisés et les essais de comportement et d'endurance peuvent commencer. Nous sommes en juin 1974. Ils se termineront par des tests «grand froid», en Laponie, au mois de février suivant.

VAUXFORD / WIKIMEDIA COMMONS



Après avoir enduré tous ces sévices, l'auto est prête pour se présenter au public, quelques mois plus tard… Elle va être construite en France, mais aussi au Royaume-Uni et en Espagne, les deux autres filiales européennes de Chrysler.

Lancement d'envergure

En cette année 1975, le monde automobile reste sous l'effet du premier choc pétrolier: le temps n'est pas à la rigolade. Il faut des autos simples, pratiques, robustes. Sans fioriture. Faciles à vivre. Et faciles à regarder. Justement, la nouvelle Simca présente bien: des lignes tendues bien dans l'air du temps, aucune complexité dans sa silhouette et les rainures de ses tôles. Pour ses appellations, les gens du marketing ne sont pas allés chercher très loin: le «1300» évoque la classe de cylindrée communément répandue et attendue pour cette catégorie de berlines. Et le dernier chiffre indique la puissance fiscale française, qui ne dépend alors que de la cylindrée. 7 CV pour les 1 294 cm³, 8 CV pour la 1 442 cm³. Tiens, ce dernier moteur, c'est une cylindrée inédite pour le 4-cylindres dérivé en ligne directe du bloc de la Simca 1000 de 1961. Assez logique, pour mouvoir une version qui, désormais, dans cette configuration atteint 1 065 kg. »»



LES GRANDES DATES

Août : début de la production au Royaume-Uni. Avec en plus l'Alpine GLS, équivalent de notre 1308 GT.

1977

Juillet : insonorisation renforcée, contre-portes et seuils de portes modifiés, adoption de témoins de starter et d'usure des plaquettes de frein. Montre de série sur 1307 GLS. Sur 1308 GT, les commandes des lève-vitres migrent de la console centrale vers le haut des contre-portes AV.

Septembre : début de la production et de la vente en Espagne, sous le nom Chrysler 150.

1978

Janvier : lancement de la 1308 S en France (version connue depuis juillet 1977 en Allemagne, Belgique, Suisse, Pays-Bas, Autriche et Danemark) : 1442 cm³, carbu simple corps, 75 ch à 5400 tr/mn, 154 km/h, équipement comme 1307 S. Sur 1308 GT, option Super Luxe en France (Royal en Allemagne, Exclusive en Italie) : jantes en alliage, peinture métallisée, baguettes de protection latérales, verrouillage centralisé, appuis-tête AV, radio K7.

Juillet : sur 1307 S, moteur 1442 cm³ 85 ch au lieu du 1294 cm³. Sur 1308 GT, 4e rapport allongé, la puissance fiscale descend de 8 à 7 CV. Option cuir sur 1308 GT.

Juillet : fin de la 1308 S en France. Lancement de la 1309 SX : 1592 cm³, 88 ch à 5400 tr/mn, 156 km/h, boîte auto 3 rapports de série. Livrée avec direction assistée, **régulateur de vitesse**, essuie-glace arrière, appuis-tête AV, ceintures AR à enrouleur, lecteur de carte AV, moquette dans le coffre.

ARNAUD SAUNIER / EMAS



La face avant se distingue par un trait rare, typique des BMW : l'inclinaison inversée de la calandre. Ce qui donne au museau de l'auto une jolie personnalité et dynamise son profil. Cet avant acéré dégage une impression de nervosité et de vitesse.

DR



Cette Chrysler-Simca n'est pas la première à équiper son modèle de boucliers en résine, adoptés en grande série par la Renault 5 de 1972. Mais trois ans plus tard, quand elle sort, ses boucliers en plastique offrent une apparence très moderne.

DR



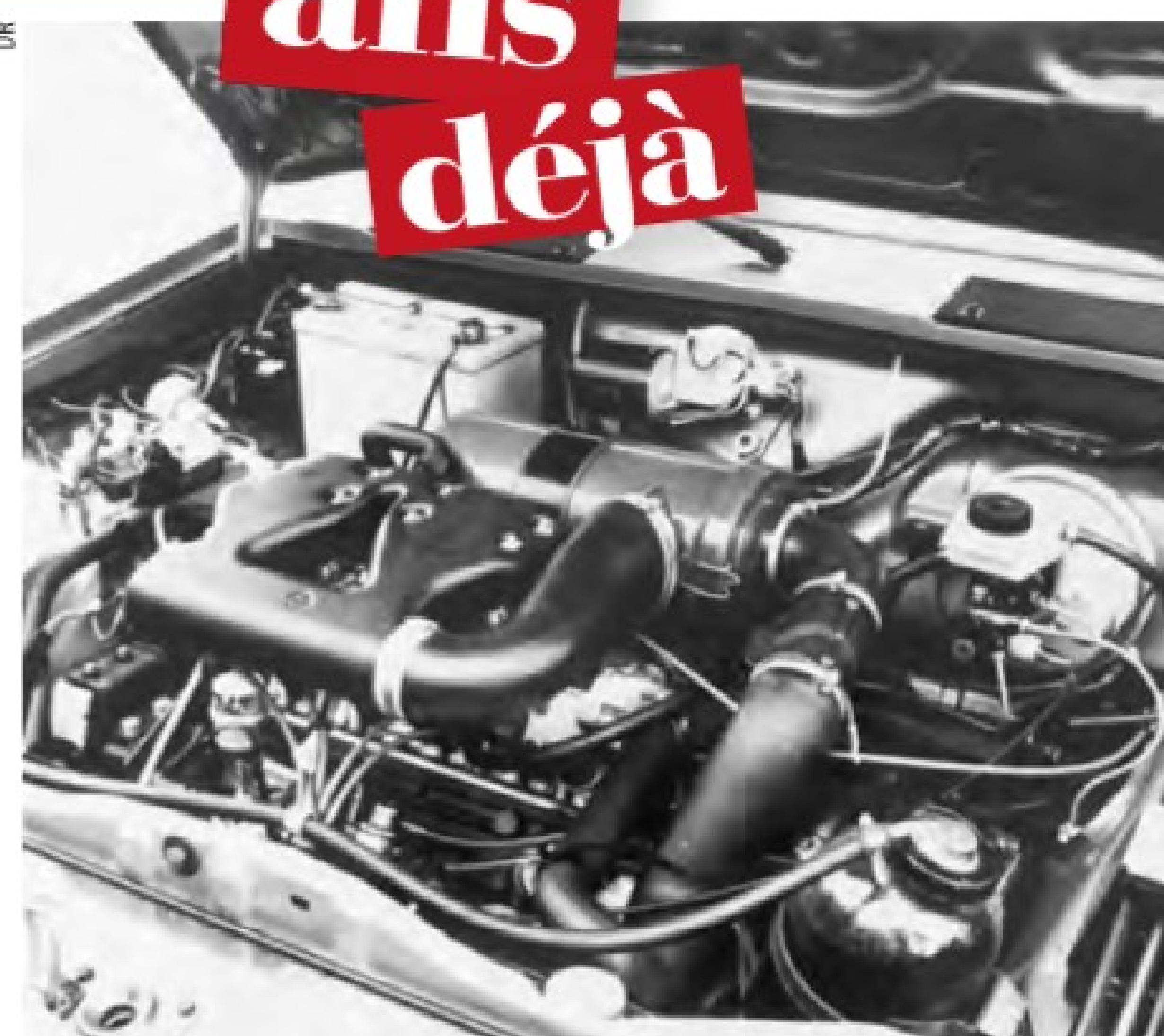
Le profil à deux volumes et pan arrière incliné qui semble évident aujourd'hui était encore largement minoritaire à l'époque. Les trois généreuses vitres latérales rendent l'habitacle extrêmement lumineux, agréable à vivre.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



Visuellement, la planche de bord apparait agréable et d'un dessin moderne. Elle est couramment beige. Ses aérateurs qui courent sur toute sa largeur constituent une originalité. Pas de console centrale ni de compte-tours sur la 1307 GLS de base.

ARNAUD SAUNIER / EMAS



DR

Sous le capot, le moteur se place transversalement. Comme sur la Simca 1100. Moderne, rationnel, logique. Ici, c'est le 1,3 l de la 1307 S, avec deux carburateurs double-corps ! Seule Alfa Romeo osait ce type d'alimentation sur des versions courantes.



DR

Non, vous ne rêvez pas ! Cette berline s'est bien appelée Alpine outre-Manche. Un vieux nom hérité de la marque locale Sunbeam qui était apparu en 1953 pour désigner un cabriolet.

UN DESTIN INTERNATIONAL

Cette voiture « bien de chez nous » va connaître une carrière dépassant largement nos frontières et même celles de… l'Europe ! Parfois sous différents noms.

Au Royaume-Uni et en Irlande, mais aussi en Nouvelle-Zélande et en Malaisie, elle est vendue sous le nom Chrysler Alpine. En Espagne, c'est la Chrysler 150. En Grèce, en Suède, en Finlande et à Hong Kong, elle s'appelle Chrysler-Simca 1508. Et… allez savoir pourquoi, en Suède et en Finlande, elle va être nommée Simca Combi Coupé. Mystère des imaginations du marketing.



STONE COLD CLASSICS

Outre-Manche, c'est le nom Alpine qui est retenu !

» Ce qui est plus surprenant, c'est le choix retenu pour la 1307 de milieu de gamme, la 1307 S : elle se contente du petit 1,3 l, mais alimenté par deux carburateurs double-corps. Si cela se rencontre sur des Alfa Romeo au caractère rageur, ce type d'alimentation ne se trouve jamais sur des modèles de grande diffusion, et d'autant moins s'il ne s'agit pas de version haut de gamme, sportive. Cette 1307 S reprend exactement la définition mécanique de la 1100 Ti, à l'allure tonique, voire ouvertement sportive. Un choix déroutant, donc. Les dénominations de la gamme laissent aussi perplexe. Que les lettres « GT » qualifient la 1308 située au sommet, c'est logique. Mais vous allez trouver en version de base une 1307 GLS, dont le sigle apparaît plus prometteur que le modèle situé juste au-dessus : la 1307 S.

L'offre proposée dès la sortie de ces Chrysler-Simca est simple. Les trois déclinaisons, 1307 GLS, 1307 S et 1308 GT, correspondent à trois niveaux de puissance et de performances ; mais aussi trois niveaux d'équipement. Et, suivant une tradition solidement établie par Simca depuis alors 20 ans, la plus chic fait étalage d'une dotation en série qui a de quoi émerveiller la galerie, car elle est bien plus riche que ce que propose la concurrence, surtout française, à cette époque. La 1308 GT intègre d'office les vitres teintées, une sellerie en velours avec des appuis-tête à l'avant, des lève-vitres électriques aux portes avant, et même un autoradio livré sans supplément ! Plus surprenant encore : les lave-phares font partie aussi de la dotation d'origine de cette 1308. Un détail qui, à lui seul, suffit pour la faire remarquer.

Bouffée d'enthousiasme

Dès la révélation au public, l'auto séduit. Sa formule bicorps et son hayon remportent immédiatement l'adhésion, surtout en France, pays où ce type de carrosserie a été d'emblée le plus apprécié. Les louanges pleuvent. À l'image de *l'Auto-Journal*, dont les jugements sans pitié sont toujours très redoutés par les constructeurs. Pourtant, les essayeurs ne tarissent pas d'éloges : « *Cette Simca fait partie de ces voitures modernes avec lesquelles on éprouve la sensation que la tenue de route progresse actuellement de manière presque inattendue. Son comportement général fait réellement honneur à ses créateurs et il faut souligner sa tranquillité et sa simplicité de réactions. Elle s'avère extrêmement stable, quels que soient la vitesse, l'état du revêtement et les conditions atmosphériques.* » Eh bien !

Les critiques existent, quand même : elles portent sur la direction ferme et la commande de boîte peu amicale.


L'intérieur est clair, moderne, accueillant. Bonne habitabilité, suspension jugée très correcte par la plupart des clients. Au lancement, aucune version ne propose encore d'appuis-tête avant en série. Ils restent en option. Et ne seront standards que sur la 1309 SX.

ARNAUD SAUNIER / EMAS

LES GRANDES DATES

1979

Mars: série limitée 1308 Jubilé (France et Allemagne); base de 1308 GT avec peinture bicolore, boucliers assortis, toit ouvrant, jantes en alliage, direction assistée, lève-vitres AV électriques, appuis-tête AV.
Mai: début d'assemblage en Finlande.
Août: changement de nom et restylage. Simca-Talbot 1510: face AV redessinée, nouveaux boucliers avec spoiler intégré à l'avant, feux AR lisses, baguettes latérales et rétroviseur extérieur redessinés, légères modifications de planche de bord. Traitement anticorrosion renforcé. 4,32 m. Nouvelle gamme: 1510 LS: 1294 cm³, 68 ch, équipement comme 1307 GLS. 1510 GL: 1442 cm³, 85 ch, équipement comme 1307 S avec phares à iode et rétroviseur réglable de l'intérieur. 1510 GLS: même moteur, équipement comme 1308 GT sans les essuie-phares mais avec boucliers assortis à la teinte caisse, appuis-tête AV, montre à affichage numérique, boîte à gants éclairée. 1510 SX: 1592 cm³, 88 ch, boîte auto, comme 1309 SX avec phares additionnels et ordinateur de bord. En Grande-Bretagne, la Chrysler Alpine change de nom et devient Talbot Alpine; en Espagne, la Chrysler 150 change de nom et devient Talbot 150; mais sans bénéficier du restylage.

WOUTER BREGMAN


Première série limitée en mars 1979: la 1308 Jubilé, proposée en France et en Allemagne. Avec une jolie peinture bicolore et des jantes alu ! **Nec plus ultra** *: elle offre la très utile direction assistée.*

Les journalistes les plus sévères soulignent que le confort de suspension, appréciable, est quand même loin d'égaler les douceurs octroyées par l'hydraulique de Citroën. Mais l'auto ressort comme homogène, ce qui est sans doute le plus important. Sur la 1307 GLS, les sièges sont jugés trop sommaires et sur la 1308 GT, l'implantation des boutons des lève-vitres électriques sur la console centrale n'est pas des plus pratiques. À l'été 1977, ils migreront sur le haut des contre-portes avant.
Les ventes démarrent fort, dopées au bout de quatre mois par la consécration du titre de Voiture de l'année. En 1976, le duo 1307 / 1308 se permet en France de surpasser les ventes de toutes ses concurrentes: la Renault 12 – vieillissante –, la Peugeot 304 – également plus toute jeune – et même la pimpante Citroën GS! Dès le 2 avril 1976, six mois après le lancement, le 100 000e exemplaire tombe de chaîne. Stupéfiant! Mais très vite, la machine à succès va s'essouffler…

Une dynamique émoussée

Malgré la conception sans audace, les soucis de jeunesse ne sont pas absents. Les caisses sont insuffisamment protégées contre la corrosion. Et, si le mobilier intérieur aguiche par son modernisme et sa clarté, la facture des plastiques et des tissus laissent à désirer, de même que la solidité des assemblages: l'habitacle fait assez bon marché. À y regarder de près, l'auto dégage même un côté «grande série »

1309 SX : VIVE L'AMÉRIQUE !

À partir de l'été 1978, cette version à boîte auto qui couronne la gamme affiche une richesse et un exotisme surprenants, conçus pour appâter la clientèle. Avec elle, c'est un peu l'Amérique qui débarque en Europe, avec une auto compacte mais équipée comme une « grosse » américaine. Américaines dont la bonne réputation résonne encore fort chez les Européens.

Incroyable : le **régulateur de vitesse** ⚠ est de série ! Appelé « programmateur de vitesse », il est tellement nouveau chez nous que la brochure publicitaire explique le concept : *« Ce dispositif exceptionnel permet littéralement de programmer la vitesse de votre voyage. Une fois atteinte votre vitesse de croisière, pressez un bouton, la voiture la maintiendra automatiquement, quel que soit le profil de la route. »*

Mais la 1309 SX n'a pas droit à l'ordinateur de bord dont est dotée sa petite sœur, l'Horizon SX sortant au même moment.



PHOTOS: JACQUES BARRIAL / CLUB SIMCA FRANCE



Avec la 1309, Chrysler espère attirer de nombreux automobilistes que les caractéristiques américaines pourraient séduire.

⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

» un peu bâclée » qui n'enthousiasme personne. Plus ennuyeux, beaucoup de clients ont l'impression que les rythmes de production atteints et les prix offensifs affichés par la marque se font au détriment de la qualité générale. Sentiment diffus mais profondément ancré. Et puis, en 1977, Chrysler-Simca sort l'Horizon: plus compacte, moins chère, et qui forcément fait de l'ombre à sa grande sœur. Dès 1978, moins de trois ans après la sortie du modèle, les ventes baissent. Et pas qu'un peu: presque 40 % de moins! Une dynamique qui va se confirmer l'année suivante: encore quasiment presque 30 % de moins…

Ambitieuse 1309

C'est dans ce contexte déjà morose qu'arrive pourtant une grande nouveauté dans la gamme: la 1309. Le 9 indique que la puissance fiscale est de 9 CV. Oui: la cylindrée a été augmentée. Mais ce n'est pas tout: les décideurs de Chrysler ont concocté cette version avec un petit parfum d'Amérique censé faire tout son charme. La boîte automatique est livrée en série, vraie singularité sur notre Vieux Continent. Plus surprenant encore: le **régulateur de vitesse** ⚠ est, lui aussi, livré d'office. Ce gadget très répandu outre-Atlantique reste quasi inconnu en Europe: seules quelques Mercedes le proposent… Dans l'idée des gens du marketing, ces charmes exotiques doivent frapper le public et attirer fortement les acheteurs. Car l'offre, c'est vrai, est unique chez nous! Et les efforts pour allécher la clientèle ne s'arrêtent pas là! La liste de ses équipements de série impressionne: la direction est enfin assistée, un essuie-glace arrière est ajouté, des appuis-tête se greffent sur les sièges avant, les ceintures de sécurité arrière sont désormais à enrouleurs, un lecteur de carte est offert aux places avant, la sellerie se garnit d'un velours chaleureux et la moquette s'invite dans le coffre. Pour bien marquer le statut haut de gamme de cette version, des options s'ajoutent: un toit recouvert de vinyle d'inspiration aussi très américaine, un toit ouvrant, le verrouillage centralisé (que Renault a rendu populaire en France), des jantes en alliage léger inédites à ce niveau de gamme, et même… des garnitures en cuir! Cette version décidément très chic et aux ambitions presque démesurées va se solder par un échec chez nous. Décidément, la clientèle européenne, et française en particulier, reste réticente à l'automatisme, synonyme de baisse de performances et d'augmentation de consommation.

C'est dans ce moment pas très facile qu'intervient la revente de Chrysler-Simca à Peugeot. Grosse opération industrielle, qui concerne les trois filiales européennes de Chrysler: la française, l'anglaise et l'espagnole, dont les productions étaient de plus en plus proches de celles de Poissy. Ce rachat par Peugeot conduit à l'abandon du nom Chrysler. À cette occasion, le constructeur français sort des oubliettes un vieux nom que Simca avait acheté en 1958: Talbot. Marque autrefois sportive et glorieuse. Mais qui s'en souvient à l'orée des années 80? Il va falloir rebâtir une image. Et doper les ventes du modèle par un restylage. Au bout de cinq ans, ce n'était pas un luxe!

1510, restylée et insipide

La revente de Chrysler-Simca va s'accompagner de tripatouillages dans les appellations et les logos des modèles. Les noms officiels sont changés, mais les signes extérieurs sur les carrosseries doivent attendre un an avant d'avoir leur implantation et leur lettrage définitifs. Tout cela respire l'improvisation et ne favorise pas la perception de ce restylage. D'autant que les modifications extérieures enlèvent au modèle sa singularité la plus attrayante: la face avant à inclinaison inversée. La nouvelle proue semble basique, »



Talbot: un nom oublié des automobilistes au début des années 80. C'est pourtant le nouveau nom de la marque, pour cette 1510 restylée, à l'esthétique banalisée. La calandre semble avoir été dessinée à la va-vite, sans aucune imagination.

BONJOUR LA COLOMBIE!

C'est sous le nom de Dodge Alpine que Chrysler tente en juillet 1978 d'imposer sa familiale face à la Renault 12, qui remporte en Colombie un succès insolent. Seule sera proposée la version 1,5 l, équivalente de notre 1308 GT. Présentation et équipement simplifiés, et il n'y a pas de ceintures de sécurité. Mais la filiale colombienne de Chrysler est revendue à General Motors l'année suivante. Au total, moins de 6500 voitures seront assemblées sur place. Une broutille.



DR

La Dodge Alpine est la version colombienne, sur base espagnole!

⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



GROUPE PSA

LES GRANDES DATES

1980

Janvier : en Grande-Bretagne, la Talbot Alpine adopte le restylage des versions françaises.
Juin : en Espagne, la Chrysler 150 adopte elle aussi le restylage.
Juillet : le monogramme Talbot initialement à gauche de la calandre est remplacé par un « T » central; monogramme « Talbot » sur le bord du capot AV; le logo « Pentastar » de Chrysler au centre du volant cède la place au « T »; le monogramme « Simca » sur le hayon est remplacé par « Talbot ». Freinage et insonorisation améliorés. Sur LS et GL, boucliers noirs au lieu de gris clair; sur GL, baguettes latérales; sur SX, verrouillage centralisé.

1981

Mars : série limitée Exécutive (1000 exemplaires) sur base de GLS, moteur 1,6 l, boîte 5, peinture métallisée, jantes en alliage, vitres teintées.
Juillet : sur LS, moteur 1442 cm^3, carbu simple corps, 70 ch à 5200 tr/mn, 157 km/h. Le moteur 1,6 l passe à 90 ch. Sur la GLS, il remplace le 1442 cm^3 de 85 ch. Boîte 5 de série sur GLS et SX, avec option boîte auto. Variante GPL avec moteur 1,6 l 69 ch proposée sur LS et GL en France. Sur GL, appuis-tête AV. Sur GLS et SX, boucliers noirs et non plus assortis à la caisse.

1982

Juin : arrêt de la production en France. Arrêt des ventes en France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suisse et Autriche.

1983

Juin : arrêt de la production en Espagne, fin des ventes en Espagne et au Portugal.

1984

Octobre : lancement d'une version diesel en Finlande !

1985

Juin : arrêt de la production en Grande-Bretagne.
Décembre : arrêt des ventes en Grande-Bretagne.

Toutes les puissances sont exprimées en ch DIN.

MOSKVITCH ALEKO : PLAGIAT REVENDIQUÉ

En 1986, la marque russe Moskvitch lance l'Aleko. La ressemblance avec les 1307 / 1308 saute aux yeux ! Et pour cause : cette berline a été voulue par le ministre chargé de l'industrie automobile en Russie soviétique. Il est tombé raide dingue de la berline française. Il demande aux équipes de Moskvitch de s'en inspirer. Quand il voit les résultats sous la forme de voitures plus ou moins proches de la française, il éructe. Non ! Il veut la MÊME auto !!
Les designers russes vont donc tout bonnement plagier la Simca, dans sa forme restylée 1510. À un centimètre près, les dimensions sont identiques. Mécaniquement, la russe place son moteur en position longitudinale, ce qui est moins astucieux que la Simca, où les 4-cylindres sont disposés transversalement.
Pour l'anecdote, Aleko (Avtomobil LEninskogo KOmsomola) se traduit en français par « automobile des jeunesses léniniste ». 62 ans après la mort de Lénine, il fallait y penser !





PHOTOS : MOSKVITCH

Toute ressemblance avec la Simca française est archi voulue !

CHRYSLER-SIMCA 1307/1308/1309



De dos, les nouvelles 1510 diffèrent à peine des 1307 / 1308. Les feux à la surface lisse sont censés faire plus modernes. Ils sont très légèrement plus grands que précédemment.

PHOTOS : GROUPE PSA

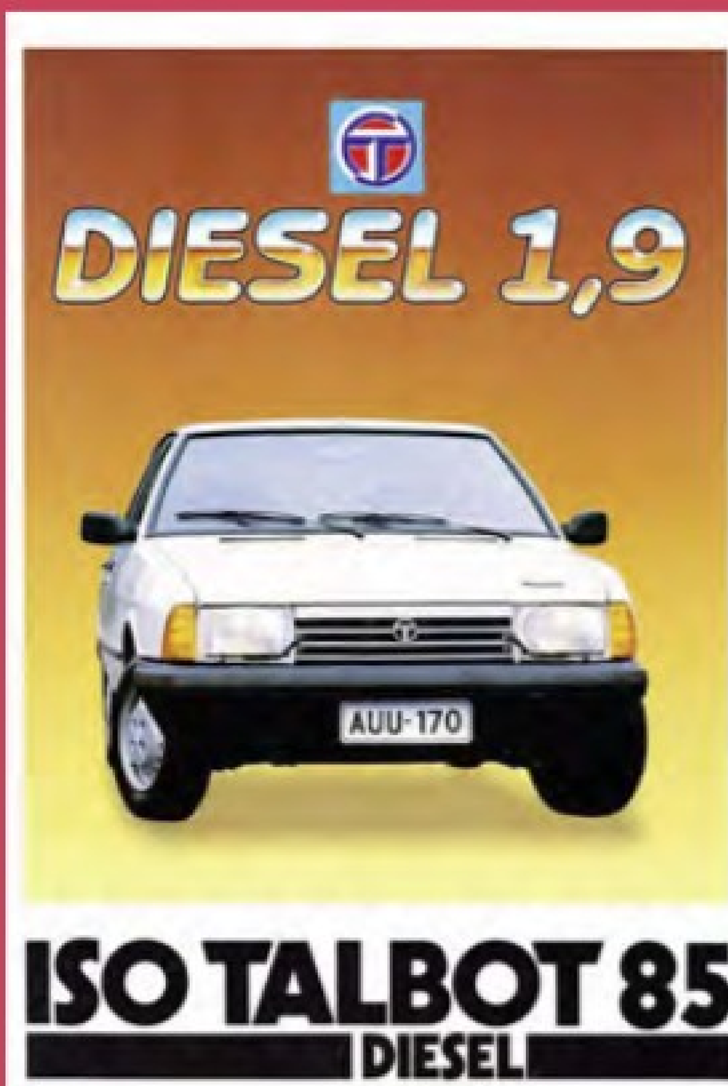
» ordinaire, dénuée de toute inspiration. À l'arrière, les anciens feux légèrement striés sont remplacés par des éléments lisses, eux aussi moins originaux. En raison de la modification de l'avant, la voiture s'allonge de 7 cm.

À bord, les retouches sont minimes : quelques petits coups de dépoussiérage sur le graphisme de l'instrumentation, le bandeau central de la planche de bord avec ses aérateurs et la console centrale. Franchement, c'est peu. Les journalistes commencent à se montrer moins tendres envers les passages de vitesses rétifs, le niveau sonore excessif et la direction dure sur les versions – très majoritaires – sans assistance. Certains l'affirment avec ironie : « La direction n'est pas un modèle de douceur ». C'est le moins qu'on puisse dire… Le moteur est même jugé ancien par certains. C'est vrai qu'avec son arbre à cames latéral, il n'est pas de toute première fraîcheur.


Avec la 1510, la plus jolie singularité des 1307 / 1308 / 1309 est balayée : désormais, l'inclinaison de la calandre est conventionnelle. Quel dommage…

SI VOUS AIMEZ LES RARETÉS…

En fin de carrière, la 1510 s'est permis quelques pas de côté surprenants.



Eh oui : un diesel s'est invité sous le capot de la 1510 en… Finlande !

PHOTO : GROUPE PSA

DIESEL

En Finlande, où la voiture est assemblée, apparaît une 1510 GLD en extrême fin de carrière. Oui, c'est une diesel ! Elle est équipée du moteur 1,9 l XUD qui a été inauguré par l'Horizon à l'été 1982 et qui fera les beaux jours de très, très nombreuses Citroën et Peugeot. Cette version finlandaise lancée en octobre 1984 sera arrêtée 8 mois plus tard. Au total : 290 exemplaires. Archi surprenant que la marque ait étudié l'implantation d'un moteur sur une auto en fin de carrière et pour aussi peu de débouchés.

MINX ET RAPIER

En Grande-Bretagne, en octobre 1984, deux appellations d'anciennes marques ressuscitent. La Minx était une lignée de berlines Hillman, connue de 1931 à 1970 ; la Rapier, un coupé Sunbeam commercialisé en deux générations entre 1955 et 1976. Ces versions plus chics (avec peinture bicolore sur la Rapier) seront les toutes dernières du modèle : arrêtées en juin 1985.


La Talbot Rapier anglaise et son élégante peinture biton.

VILLIERS CLASSIC

Les prix restent offensifs, c'est à ça qu'on reconnaît celles qui ne s'appellent plus Simca mais qui pourtant en sont bien. Avec un prix d'attaque à 33 950 francs, la 1510 LS, la plus simple, est moins chère que la Peugeot 305 GL ; mais un peu plus coûteuse que la Citroën GSA Spécial qui sort en même temps et que la Renault 18 de base, horriblement dépouillée.

Elle sombre dans l'oubli

Les dernières années vont s'écouler sans grand événement dans la



PHOTO : GROUPE PSA



CECILIA PONCET / CLUB SIMCA FRANCE

La SX reçoit désormais en série l'ordinateur de bord qui, curieusement, était monté sur l'Horizon SX mais refusé à la précédente 1309 SX. À l'époque, cet accessoire est la preuve d'un modernisme fou !



Signe des cafouillages qui ont accompagné les changements de patronyme à la suite du rachat par Peugeot : au début, le nom de Talbot s'affiche en toutes lettres sur la calandre ; au bout d'un an, il est remplacé par un T central.

CECILIA PONCET / CLUB SIMCA FRANCE

gamme. Seuls ajustements : des moteurs qui grossissent – même sur l'humble LS – à partir de l'été 1981 et une version SX qui ne va plus proposer sa boîte automatique qu'en option, au lieu de l'imposer aux acheteurs. Bon réflexe, mais tellement tardif, pour attirer les automobilistes cherchant du haut de gamme mais rebutés par l'automatisme.
Rien n'y fait. Le temps de la séduction est passé pour cette honorable familiale, dont le dessin apparaît désormais banal et la technique exagérément conservatrice. Les deux dernières années, ces modèles qui ne séduisent plus du tout à l'export en arrivent à des chiffres de production extrêmement bas : 17 863 exemplaires en 1981, 10 269 en 1982. Des scores dramatiquement insignifiants pour des modèles de cette catégorie, à l'époque. La Renault 18 se fabrique alors à plus de 340 000 unités annuelles…
1982 sera donc le clap de fin pour sa carrière en France. Mais en Grande-Bretagne, les Alpine (voir encadré) vont continuer encore trois ans. Car les Anglais, eux, lui sont plus fidèles.



CLUB SIMCA FRANCE

Avec son T central à peine stylisé et dépourvu de toute bordure chromée, le logo du volant participe à l'impression très négative de finition bâclée. Il faut dire que, sur ce type de détails, la créativité des concepteurs avoisinait le zéro.

TALBOT SOLARA

ELLE SE VOULAIT SOLAIRE...

Très joli nom choisi pour désigner cette variante tricorps de la 1510. Ici, pas de charcutage inélégant ni de greffe hasardeuse pour adjoindre un coffre classique à la berline à hayon : la silhouette apparaît fluide et jolie. Mais le modèle n'est pas perçu comme une vraie nouveauté...

1980-1986
ENV. 328 400 EXEMPLAIRES



GROUPE PSA

Même carrosserie que la 1510 jusqu'aux portes arrière. Comme sur la 1510, la face avant semble manquer d'inspiration et de style. La troisième vitre latérale est plus petite que sur ses sœurs à hayon.

Oui, c'est son drame : cette familiale objectivement bien dessinée et harmonieuse, encore suffisamment moderne côté technique, affiche une ressemblance trop grande avec les 1307 / 1308 nées cinq ans auparavant pour être auréolée d'une vraie image de nouveauté. En France et dans la péninsule Ibérique, passe encore : elle va connaître une carrière discrète mais presque honorable. Dans les autres pays, ce sera un fiasco notoire.
Pourtant, son nom était bien choisi : nettement moins anonyme que le «1510» des carrosseries à hayon, avec des consonances qui sonnent bien et, dans les pays latins, une allusion au soleil qui ne pouvait que la servir. Jusqu'au dernier moment, les services marketing, décidément amateurs des solutions bêtes et biscornues, ont voulu l'appeler « 1620 » en Europe continentale et «Savoie» au Royaume-Uni. Heureusement, un mois avant sa sortie, le nom de «Solara» fut retenu. Et pour tous les marchés. Ouf!

Plus statutaire

Par rapport à la 1510, la Solara allongée de 7 cm est ciblée davantage haut de gamme. En version de base, elle se dispense du moteur 1,3 l et donne accès directement au 1,4 l dans une version dégonflée. En haut de gamme, la SX n'impose pas la boîte automatique : elle peut être livrée avec une transmission manuelle, aimablement dotée de 5 rapports.
Tout cela est bel et bien bon. Mieux : Talbot décide de faire des miracles côté tarifs. L'écart de prix avec les 1510 équivalentes n'est que de 400 francs en entrée de gamme et pour les autres, les centimètres supplémentaires et la nouvelle silhouette n'imposent aucun supplément ! Avouez que c'est cadeau. Mais la clientèle n'accourt pas. L'auto est arrivée trop tard, elle pâtit d'un air de déjà-vu… Ses ventes resteront marginales.


GROUPE PSA

Le coffre proéminent n'allonge la carrosserie que de 7 cm. L'ensemble est fluide, équilibré, harmonieux. Mais beaucoup d'automobilistes préfèrent le hayon. Et l'auto apparaît peu nouvelle.



GROUPE PSA

452 dm³ de contenance : le coffre est sacrément généreux ! Digne de berlines nettement plus grandes. Évidemment, la banquette n'est plus rabattable.



VAUXFORD / WIKIMEDIA COMMONS

De l'autre côté de la Manche, la déclinaison Rapier, qui apparaît en extrême fin de carrière, a droit de série à une peinture bicolore du plus bel effet !



GROUPE PSA

Totalement inattendue : cette version VIP finlandaise. Si vous en trouvez une…

LES GRANDES DATES

1980

Avril : lancement. 4,39 m. LS : 1442 cm³, carbu simple-corps, 70 ch à 5200 tr/mn, 158 km/h. GL 1442 cm³, carbu double-corps, 85 ch à 5400 tr/mn, 163 km/h. GLS : 1592 cm³, carbu double-corps, 88 ch à 5400 tr/mn, 166 km/h, boîte 5 en option. SX : idem GLS, boîte 5 en série, boîte auto en option. Mêmes équipements que les 1510 correspondantes.

1981

Mars : lancement en Espagne.
Juillet : le moteur 1.6 passe de 88 à 90 ch.

1982

Juillet : mêmes sièges AV que sur l'Horizon, roues et bouton de coffre redessinés.
Sur GL, 1592 cm³, carbu simple corps, 70 ch à 5 000 tr/mn, 152 km/h, boîte 5 de série.
Boîte 5 de nouvelle génération.

1984

Juillet : retouches. Nouvelle calandre couleur carrosserie, encadrement des vitres et poignées de porte noirs, baguettes latérales plus épaisses, bandeau inférieur des boucliers peint, volant et commodos similaires à ceux des Peugeot 305. Toutes versions avec boîte 5 de série. Sur LS, 1592 cm³ de 70 ch. Fin de la GLS. En Espagne, version diesel : 1905 cm³, 65 ch à 4600 tr/mn, 151 km/h.
Octobre : au Royaume-Uni, les LS, GL et GLS sont remplacées par les Minx et Rapier équipées de boucliers peints ; la Rapier avec peinture bicolore.

1985

Juin : fin de la production en France et au Royaume-Uni.

1986

Juin : fin de la production en Espagne.

Toutes les puissances sont exprimées en ch DIN.

LA FINLANDE ET LE MAROC SERVIS LOCALEMENT

Des chaînes d'assemblage ont tourné dans ces deux pays, où les 1510 étaient aussi assemblées. Dans les deux cas, à partir de sous-ensembles venant de France. Au total de ces deux pays, la production n'a pas dépassé 7225 exemplaires. Dérisoire.

Il y a eu en Finlande au printemps 1983 une version totalement inattendue : une livrée VIP sur base de GLS, avec une dotation de folie : planche de bord redessinée et revêtue de cuir, console centrale spécifique, téléphone avec deux antennes sur les ailes arrière, jantes alu peintes en blanc, encadrements de vitres noirs et décorations latérales. Il y avait même un extincteur et une trousse de premier secours ! 50 exemplaires produits.

CHRYSLER-SIMCA 1307/1308/1309

50 ans déjà

GUIDE D'ACHAT SOYEZ CURIEUX, SOYEZ PATIENT !

Trop longtemps restées dans l'anonymat, ces berlines ont vécu des périodes difficiles, passant de mains en mains en tant que « vieilles occases » bonnes à tout faire. Souvent négligées côté entretien, peu épargnées par la corrosion, elles sont aujourd'hui rares.

Oui: le problème de ces autos, c'est leur rareté ! Sur Leboncoin, seulement une offre en ce moment… Les Solara qui ont terminé leur carrière un peu plus tard sont un peu moins rares. Mais le choix reste quand même limité. Résultat : ne vous montrez pas trop à cheval sur la version désirée, soyez surtout attentif à l'état, aussi bien pour l'extérieur que pour l'habitacle. Essayez surtout de trouver une auto complète, avec une sellerie correcte et des accessoires intérieurs fonctionnels.
Côté mécanique, vous trouverez à peu près tout, sans grande difficulté. En revanche, les pièces de carrosserie »



JEAN-MARC BRISSARD / CLUB SIMCA FRANCE

L'ennemie la plus perfide de ces voitures reste la corrosion. Ce ne sont pas les modèles les plus attaqués de leur époque (les Fiat, Lancia et les anglaises étaient largement plus atteintes par la rouille). Mais le temps ne joue pas en leur faveur…



DR

LES COTES MODÈLE EN BON ÉTAT

1307 GLS	2 500 €
1307 S	2 800 €
1308 GT / 1309 SX / Jubilé / Exécutive	3 200 €
1510	2 000 €
Solara	2 300 €
Solara SX	3 000 €

les points à surveiller

CORROSION / EXTÉRIEUR

La corrosion attaque surtout les bas de caisse et les ailes avant. Examinez aussi la tôle sous la troisième vitre latérale, le plancher et les passages de roue. Certaines peintures se décolorent. Les boucliers teintés dans la masse palissent ou s'altèrent avec des auréoles. Sur les 1510 et Solara, le plastique noir des calandres se déforme.

MÉCANIQUE

Quelques fuites d'huile sur le moteur. Sur le 1,3 l des 1307 S, les deux carburateurs se dérèglent. Faiblesse des synchros de boîte, quelques incidents sur l'émetteur d'embrayage. Vérifiez les cardans et leurs soufflets.

INTÉRIEUR

Les tissus et velours se décolorent fortement au soleil ; en cas d'exposition prolongée, ils se désagrègent. Déformation des plastiques de planche de bord et des accoudoirs de portières. Dans l'ensemble, les manettes d'aération et boutons de commande sont fragiles. Incidents électriques.

Boiteatelier.eu



Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie !



Boîtes de vitesses manuelles
Boîtes de vitesses automatiques
Boîtesde transfert
Ponts avant et arrière



tél: 07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier des réductions pour nos clients fidèles.



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001



Côté moteur, il faudra composer avec quelques petites fuites d'huile et une fatigue qui se manifeste au-delà de 150000 km. Mais ce sont surtout les négligences d'entretien qui peuvent pénaliser un de ces modèles aujourd'hui.

ARNAUD SAUNIER / EMAS

» et surtout les éléments d'aménagement intérieur sont devenus difficiles à dénicher.

Offre rare, prix plancher

Malgré le peu d'offres, les prix stagnent en bas de l'échelle. Car l'image de ces berlines reste très floue en collection. Elles sont surtout recherchées par quelques inconditionnels de Simca, mais intéressent nettement moins les autres amateurs d'anciennes.
Bonne nouvelle : à l'usage, elles reviennent peu cher et sont faciles à réparer pour la plupart des interventions techniques.



PATRICE KEHREN / CLUB SIMCA FRANCE



ARNAUD SAUNIER / EMAS



GROUPE PSA

NOS COUPS DE CŒUR

1307 S, 1975-1978, 1 294 cm³, 82 ch, 165 km/h
Modèle intermédiaire de la gamme à son lancement, cette version reste intéressante grâce à son moteur limité en cylindrée (1,3 l) mais bourré de tempérament avec ses deux carburateurs double-corps. Des carburateurs qu'il faudra régler de temps en temps… Ce qui fait partie de son charme.

1308 GT, 1975-1979, 1 442 cm³, 85 ch, 168 km/h
La version de pointe au lancement, que vous ne vous lasserez pas d'admirer avec ses essuie-phares (s'ils sont encore présents) et son équipement vraiment riche pour un modèle des années 70. Joli tempérament mécanique. Le velours ras de la sellerie risque d'avoir mal vieilli, ce qui peut poser problème.

Solara GLS ou SX, 1980-1985, 1592 cm³, 88-90 ch, 166 km/h
Moteur le plus généreux de la gamme et dotation de série valorisante, surtout sur la SX. La plupart des versions sont à transmission manuelle avec boîte à 5 rapports. Quelques boîtes 4 ont existé aussi sur les premières GLS. La boîte auto Chrysler n'est pas à fuir, sans être un modèle du genre.

Un grand merci au Club Simca France (Clubsimcafrance.fr) pour nous avoir aidés à illustrer ce dossier.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

Petit à petit, tout le monde fait son tri.



ON NE LÂCHE RIEN!

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

1967
À PARTIR DE 6000 €



Renault 8 Major – Volkswagen Coccinelle 1200

Symboles de la mode du tout-à-l'arrière chez leur constructeur respectif, les R8 et Coccinelle figurent aussi parmi les dernières d'un genre en passe de devenir totalement désuet. Retour sur deux stars qui mettent la charrue avant les bœufs…

Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle. Photos : Benjamin Asket -Virage Agency et Cathy Dubuisson





1968

À PARTIR DE 10000 €

Les ders des ders

Je ne vous ferai pas l'offense de vous présenter la Coccinelle. Née de la volonté de motoriser les foules, elle se présente au début des années 60 comme un modèle bon marché, dont les faibles coûts d'usage et la fiabilité rassurent les acheteurs. Quitte à paraître datée : les ailes débordantes qu'elle partage avec notre 2CV nationale trahissent sa conception d'avant-guerre. Au début de la décennie, elle voit la puissance de son vénérable 1200 passer de 30 à 34 ch. Une version remplacée par une 1300 de 40 ch en 1966, avant de revenir en entrée de gamme l'année suivante, sa plus grande sobriété attirant les acheteurs en quête de modèle économique.

Chez Renault, la R8 succède en 1962 à la Dauphine, elle-même héritière de la 4CV dévoilée au Salon 1946. Fidèle au tout-à-l'arrière de ses aïeules, elle innove par ses quatre freins à disques, les versions signées Fasa-Renault (la filiale espagnole), vendues chez nous durant le dernier millésime, se contentant de tambours à l'arrière. Surtout, elle inaugure une lignée de moteurs utilisés jusque dans les années 90, les célèbres Cléon-Fonte. D'abord en 956 cm^3 de 48 ch SAE, puis en version 1 108 cm^3 de 50 ch SAE à compter de 1964 sur les versions Major, puis sur toute la gamme pour le millésime 68.

Deux arriérés

Nostalgique de la R10 Major qu'il avait essayé dans ces pages il y a quelques années, Pierre-Louis a jeté son dévolu sur une R8 Major de fin 1967. Jérôme, sensible aux vocalises du quatraplat, s'est dégoté une Cox 1200 de 1968. Un duel d'arriérés donc, qui vont une fois encore tenter de prouver leur supériorité à l'autre.

RENAULT 8
1962-1976



Production :
1 318 134 exemplaires

LA TECHNIQUE



Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1 108 cm³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	50 ch SAE à 4 900 tr/mn
Couple	9,4 mkg DIN à 2 500 tr/mn
Alimentation	Carburateur simple-corps
Transmission	Aux roues arrière, boîte 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV & AR	135 × 15
Dimensions L × l × h	4,00 × 1,49 × 1,41 m
Poids	765 kg
Vitesse maxi	136 km/h
Accélération 1000 m D.A.	40 s
Conso. moyenne	6,8 l/100 km
Réservoir	38 l
Coffre	240 dm³



L'instrumentation apparaît basique, puisqu'il faut s'en remettre à des accessoires pour surveiller la température du liquide de refroidissement ou l'état de charge de la batterie.

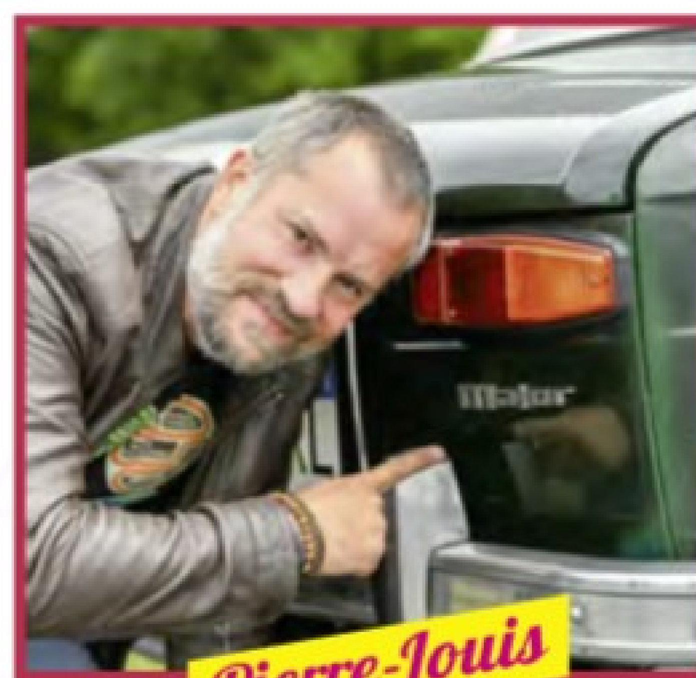


L'implantation du levier de vitesses au plancher apparaît moderne, voire sportive, sur une auto née au début des années 60. Bon point, le guidage et le verrouillage des rapports, tous synchronisés, sont bons.

RENAULT 8 MAJOR

La grande 8

De la Renault 8, l'histoire a surtout retenu ses formidables versions Gordini, école de conduite pour toute une génération de pilotes en herbe. Et non des moindres… Il serait pourtant dommage de passer à côté des modèles de la gamme normale, qui ont peuplé les routes de France des années 60 et 70. Oui, l'architecture du tout-à-l'arrière reste très classique. Mais contrairement à son archaïque rivale, la française y ajoute quelques éléments avant-gardistes bienvenus. Jugez plutôt: un moteur encore utilisé par les premières Twingo, quatre freins à disques pas toujours présents sur une citadine actuelle… La R8 avance et ralentit comme une auto moderne, quand la Cox met autant de temps à s'élancer qu'à s'arrêter.



Pierre-Louis

Profitant d'un 1 108 cm³, le fameux Cléon-Fonte (ou Sierra), cette Major offre même un semblant de vivacité qui rend la conduite très agréable, la boîte de vitesses entièrement synchronisée se révélant quant à elle aussi facile que plaisante à mener. Une qualité rare sur une voiture de l'époque, qui rend cette R8 accessible à tous. La direction légère, bien aidée par les pneus étroits et le grand volant, et le faible rayon de braquage en font d'ailleurs une sympathique compagne pour flâner en ville. Seuls l'emplacement de la marche arrière, franchement contre la jambe du conducteur, et celui du pédalier, très au centre, requièrent un brin d'habitude. À l'inverse, aux allures légales, la tenue sur route humide se montre tout à fait rassurante.

Major d'homme ?

Le volant à (faux) trous, les cadrans ronds et le fond en alu aux allures de bois donnent à la planche de bord un air gentiment sportif. Dans la Cox, pourtant rabaissée (à moins qu'elle ne soit simplement avachie sous le poids de Jérôme !), le mobilier intérieur évoque davantage une cuisine des années 50 qu'un départ de spéciale de rallye…

Et puisque le couple moteur-boîte affiche une forme étonnante, l'envie d'accélérer l'allure me chatouille. Première surprise, l'auto ne se vautre pas comme ses sœurs les R5 et R16. Mais en l'absence totale de maintien latéral et sur des sièges quelque peu glissants, on se retrouve vite en appui sur un éventuel passager avant. Et »

Le bandeau en alu peint façon bois et les cadrans cerclés de chrome apportent une touche sportivo-luxueuse à la planche de bord.



»» comme les pneus ne sont plus de première jeunesse, je me dis que l'exercice a assez duré. Profitant des longues lignes droites du circuit de Montlhéry, je pousse le Cléon et constate qu'il conserve un certain allant jusqu'à 90 km/h. À cette allure, la Cox semble au bout de sa vie, sa vitesse de pointe n'étant plus si lointaine ! Au-delà, la réserve de puissance diminue franchement, tout comme la sensation de sécurité offerte par le train avant. Le nez commence à chercher sa route, et moi avec…

Major de promo

Reprenant une allure de « bon père de famille », je me demande si la R8 dispose des capacités d'accueil qui vont avec. D'emblée, la présence de portes arrière facilite l'accès à la banquette, quand les bambins devront se contorsionner pour se glisser à l'arrière de la Cox, non sans avoir essuyé leurs baskets forcément sales sur le dos du siège avant. Une fois en place, je découvre un espace généreux, notamment au niveau des jambes. Je case mon mètre quatre-vingts sans peine et profite d'une assise particulièrement moelleuse. Seule réserve, la largeur mesurée rend pénible les trajets à trois derrière, à moins de vouloir se la jouer collé serré… Au moins, ils pourront faire coulisser les vitres arrière et prendre l'air (pas trop chaud, Jérôme ? Et ton postérieur, pas trop endolori ?).

Bien que relégué à l'avant, le coffre affiche une belle largeur et une profondeur intéressante. Le positionnement de la roue de secours dans un compartiment dédié accessible depuis la plaque d'immatriculation est une vraie trouvaille : nul besoin de vider le coffre pour y accéder, et aucun risque de salir les bagages. Une fois encore, j'ai une pensée quasi émue pour Jéjé, qui va devoir choisir entre son doudou et son pyjama pour espérer caser toutes ses affaires dans son insecte.

C'est vrai, on peut préférer la bouille toute en rondeur de la Cox, vue et revue. Mais si le cubisme ne vous rebute pas, la R8 pourrait vous offrir un paquet de bonnes surprises. Plaisante à mener, facile en ville, confortable et accueillante pour quatre, elle impose infiniment moins de contraintes que sa rivale, définitivement dépassée.

Pour en savoir plus



LIVRES
- *Le Guide la Renault 8*, Philippe Berthonnet, ETAI
- *La Renault 8 de mon père*, Dominique Pascal, ETAI

REVUE TECHNIQUE
- *Revue technique automobile*, « Renault 8/Floride S/Caravelle », ETAI

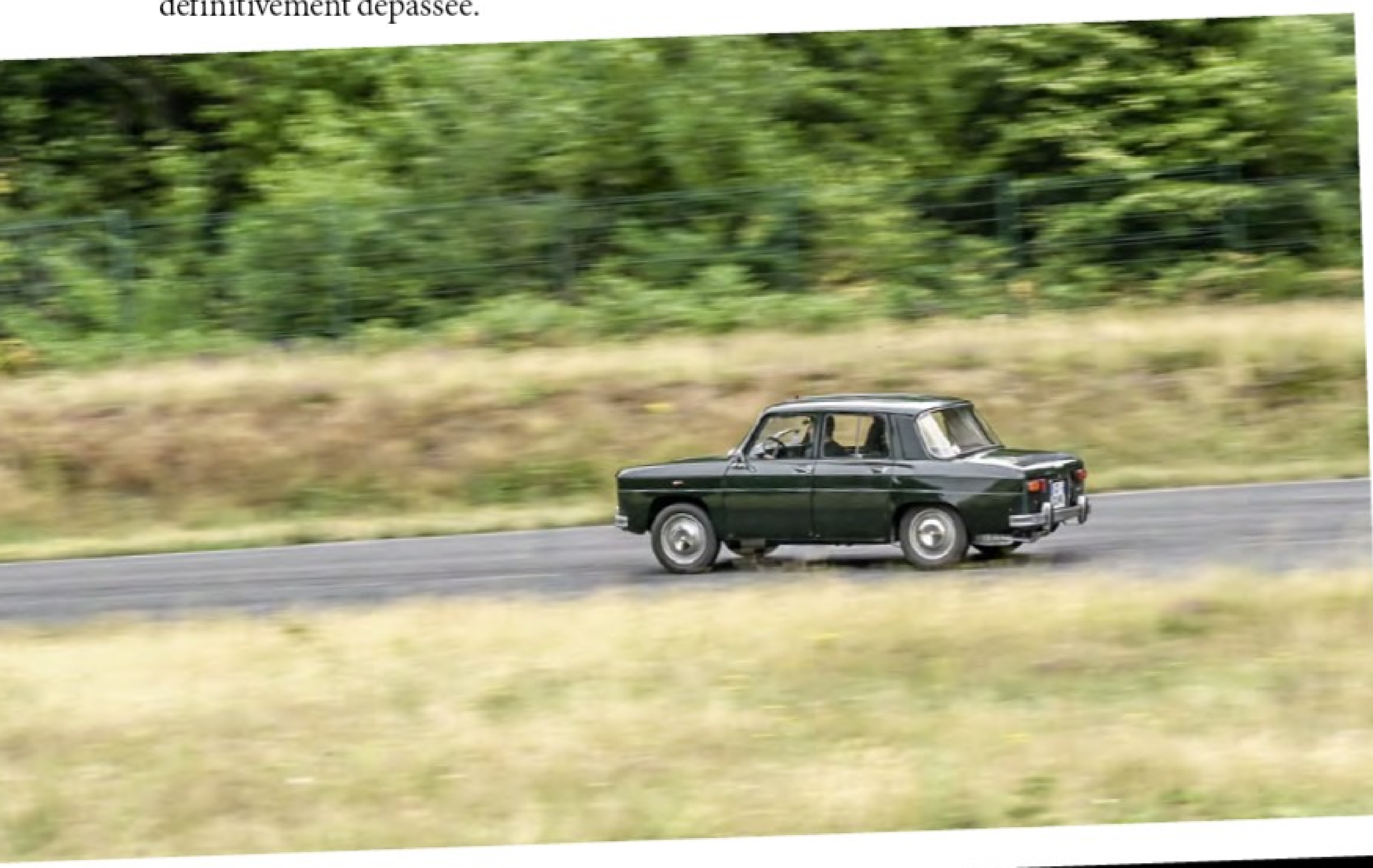
SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS
- Anciennesrenault.com
- Club.r8.free.fr
- Fr.renaultclassic.com
- Team-r8.com

PIÈCES DÉTACHÉES
- Arsif-pieces-auto-collection.fr
- Auto4a.com
- Depanoto-boutique.com
- Ichard.fr
- Melun-retro-passion.com
- Piece-alpine-r8.fr
- Station50.fr
- Web-pieces-retro.fr
- West-auto-collection.com





Sur la route, la R8 profite de son 1 108 cm³ pour s'offrir un réel allant sur le réseau secondaire. Sur quatre voies, le bilan se dégrade, avec un train avant hésitant…





À l'étroit à l'arrière de l'auto, le Cléon-Fonte souffre parfois de coups de chaud, malgré un circuit de refroidissement scellé.


On aime
La boîte de vitesses, le confort, l'habitabilité


On aime moins
Le flou de son train avant

Merci au club AAP 50/70 pour nous avoir trouvé cette belle Renault 8.



Jacky, le propriétaire

« J'ai acheté cette Renault 8 Major d'octobre 1967 en mars 2024. Elle avait été remisée depuis trente ans à l'abri après quelques travaux de peinture. La base étant saine, j'ai pu remettre en état sa mécanique qui fonctionne aujourd'hui parfaitement. Elle me permet d'aller aux rassemblements du club AAP 50/70 (Amicaleautospopulaires5070.com), dont je suis membre, en alternance avec mes anciennes motos. »



Comme sur la Dauphine, la roue de secours est dissimulée derrière la plaque d'immatriculation avant dans un logement situé sous le coffre. Pratique !



VOLKSWAGEN COCCINELLE 1200

Jeunesse éternelle

Même si le tout-à-l'arrière peut être considéré comme rétrograde à la fin des années 60, tous ceux qui ont conduit une Cox vous diront la même chose: l'opération est d'une étonnante facilité. Quelle que soit la génération, la Coccinelle ne fait pas son âge. D'ailleurs, elle attire une population multi-générationnelle à son volant. Est-ce que la Renault 8 peut en dire autant? Non. Pour preuve c'est elle que Pierre-Louis, le seul homme né déjà vieux, a choisi de défendre. Il va sûrement essayer de vous convaincre que sa conduite fut une bonne surprise, que ses quatre disques sont une bénédiction et que ses portes arrière sont infiniment plus pratiques. Mais écoutez votre cœur. Laquelle des deux avez-vous un jour rêvé de posséder? La Cox, bien évidemment. Moi, c'est tout pareil. Et en vieillissant, et peut-être aussi parce que les prix grimpent plus vite que mon budget, je deviens de moins en moins difficile quant au modèle ou à l'année. J'affectionnais plus volontiers les carrosseries d'avant 1967, avec leurs phares inclinés et leurs longs capots. Mais finalement, les optiques à la verticale ne sont plus un frein. J'en viens même à aimer les 1302 et 1303. Côté look, je ne saurais choisir entre le Vintage (stricte origine), le Resto Cal (d'origine mais rabaissé), le Cal Look (peinture flashy, accessoires et jantes couleur caisse), le Old School (version course de rue), le German Look (aspect coursifié moderne) ou encore le Rat's Look (vieilli à souhait). Tous m'attirent autant, et tout est permis avec une Cox. Il faut dire qu'au volant les sensations sont les mêmes, quels que soient l'année de fabrication ou le moteur. La prise en main est bonne et la position de conduite adaptée à toutes les morphologies. La boîte de vitesses est bien guidée et les rapports s'enchaînent sans efforts et sans mouliner du poignet. Même les freins, pourtant à quatre tambours et dénués de toute assistance se révèlent plutôt coopératifs. Là est le secret de longévité de la Coccinelle. Dès le début de sa carrière, l'auto proposait une conduite simple et moderne. Même en ce qui concerne sa tenue de route, la Cox n'a jamais souffert de gros reproches. Et pourtant, il s'agit bien d'une propulsion dont le moteur se place en porte-à-faux arrière.



Jérôme

Pas agile mais facile

Bien sûr, il ne s'agit pas d'une Peugeot 205 GTI au train avant incisif. Mais le sous-virage reste globalement bien maîtrisé. On a d'ailleurs jamais entendu dire qu'il fallait mettre un sac de sable dans le coffre avant d'une Cox »»

Comme les vieilles Austin Mini au compteur central, la planche de bord de la Cox est aussi légendaire que sa silhouette. Ici, elle est encore couleur caisse. Il faudra attendre 1972 pour qu'une peau noire la recouvre.



Arthur, le propriétaire

« Issu d'une famille de collectionneurs et passionné de voitures comme de motos, il m'était impossible de succomber à l'appel de l'automobile moderne, même pour mes premières années de permis. J'ai trouvé cette 1200 là où mon père fait entretenir sa 1303 cabriolet. C'était celle d'un des mécanos. Parfaitement entretenue et modifiée juste ce qu'il faut pour envisager une utilisation régulière et de grandes transhumances. Ce dont je ne prive pas. Je l'ai juste agrémentée d'un alternateur au lieu d'une dynamo, et peut-être que je relèverai un peu sa hauteur de caisse pour un meilleur confort. Mais sinon, elle est parfaite. »





Les modèles de 1967 délaissent les phares inclinés dans l'alignement des ailes pour des modèles positionnés verticalement. Les capots se sont également raccourcis.



Panier sur le tunnel central, soliflore au tableau de bord, jalousie à la lunette arrière ou encore pare-soleil en haut du pare-brise, la Cox est la reine des accessoires d'époque, que l'on trouve encore aujourd'hui. De quoi personnaliser son auto à l'envi.



La boîte de vitesses est souvent le point épineux d'une voiture ancienne au moment de la conduite. Pas avec la Coccinelle. Quelle que soit l'année, jouer du levier n'a rien de difficile.



Le moteur étant à refroidissement par air, l'air chaud est prélevé autour de l'échappement. Même en ayant compris le fonctionnement de chaque manette, le chauffage n'est pas très efficace.



Bien que les feux arrière grossissent peu à peu, ils garderont cette forme élégante jusqu'en 1973, quand apparaissent les gros cabochons «patte d'éléphant».

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres à plat opposés, 8 S
Cylindrée	1192 cm³
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	34 ch à 3600 tr/mn
Couple	82 Nm à 2000 tr/mn
Alimentation	Carburateur
Transmission	Aux roues AR, boîte 4 vitesses
Freins AV / AR	Tambours / Tambours
Pneus AV & AR	155 SR15
Dimensions L × l × h	4,07 × 1,54 × 1,50 m
Poids	740 kg
Vitesse maxi	115 km/h
Accélération 1000 m D.A.	44,4 s
Conso. moyenne	7,5 l/100 km
Réservoir	40 l
Coffre	140 dm³

Merci au club Vincennes en Anciennes pour nous avoir trouvé cette belle 1200.



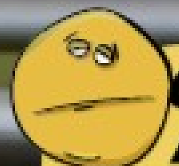
Pour seconder un volume de chargement du coffre avant assez faible, un second espace de rangement est situé derrière la banquette arrière.



À défaut d'être un fougueux sprinter, le quatraplat a un bruit inimitable et sa fiabilité est légendaire. Il est toutefois un bon compagnon de route et son entretien est facile.


On aime

Sa bouille, la facilité de sa prise en main et la musique de son moteur


On aime moins

L'accès aux places arrière et le volume limité de son coffre

pour en savoir plus



LIVRES

- *Coccinelle, triomphe de la voiture populaire*, Constantin Parvulesco, ETAI
- *Coccinelle éternelle*, Julien-David Collombet, L'Autodrome Éditions
- *Cox en stock*, Jacky Morel et Fabien Sabatès, Massin
- *Immortelle Cox*, Didier Ganneau, Chêne E/P/A
- *La Coccinelle de mon père*, Patrick Lesueur, ETAI
- *La Coccinelle, L'histoire d'une classique*, Keith Seume, Modus Vivendi
- *La Cox, une voiture en or*, Jacky Morel et Fabien Sabatès, Massin
- *Volkswagen Coccinelle*, Dominique Pagneux, Hermé
- *Volkswagen Coccinelle, populaire et universelle*, Xavier Chauvin, ETAI

REVUES TECHNIQUES

- *RTA* n° 317, « Volkswagen Coccinelle », ETAI
- *Les Archives du collectionneur* n° 20, ETAI
- *Restaurez votre Coccinelle*, Guillaume Despierre et Jim Tyler, ETAI
- *Haynes* n° 0036 (en anglais)

SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS

- Classic-vw-catalan.fr
- Coxdor-vwclub.forumgratuit.org
- Flat4ever.com
- Vintagevw.org
- Vw.coccinelle.free.fr



PIÈCES DÉTACHÉES

- Dream-machine.fr
- Flat4bug.fr
- Highway-import.com
- Mecatechnic.com
- Slideperformance.com
- Speed-shop.fr
- Vw-discount.net

» pour rouler, et par la même occasion diminuer d'autant un volume de chargement déjà réduit. Côté survirage, le quatraplat a le bon goût d'avoir la puissance modeste, mais aussi un centre de gravité assez bas, pour en minimiser l'effet. Le poids ainsi appliqué à l'accélération offre même un surcroît de grip quand la chaussée est humide. La Renault 8, avec sa réputation de savonnette, peut-elle en dire autant ? Toujours pas. La Cox prendra sûrement les virages moins vite, mais sans vous imposer une figure non contrôlée. On peut éventuellement lui reprocher un volume de coffre un peu faible par conception, qui ne pourra être amélioré qu'avec le train avant de type McPherson des 1302 et 1303. On s'agacera aussi de l'accès aux places arrière qui oblige à passer par les portes avant et par un dossier de siège basculant.

Côté confort, c'est acceptable. Les sièges et la banquette sont du genre ferme et rebondissant, alors que les appuis-tête sont aux abonnés absents. Mais les grands trajets peuvent tout de même être envisagés. L'été, il y fera un peu chaud, les vitres de custode arrière ne s'ouvrant pas. L'hiver, il y fera un peu froid, le système de ventilation qui récupère la chaleur de l'échappement n'étant pas d'une efficacité fulgurante. Mais dans tous les cas, sa bouille inimitable et reconnaissable entre mille décrochera le sourire des plus jeunes comme des plus vieux, et son incomparable musique vous accompagnera avec bonheur à chaque balade. Et pour ne rien gâcher, cette mécanique à refroidissement à air est d'une fiabilité hors pair. Non, vraiment, vous pensez toujours que Pierre-Louis et sa Renault 8 ont la moindre chance de gagner ce match ?



Le moteur de la 1200 n'est pas un foudre de guerre puisqu'il est aussi puissant que celui des dernières Renault 4 aux poids sensiblement identiques. Mais il suffit largement pour se balader en ancienne en suivant le flot de la circulation.





Poussez pas derrière !

Sur le papier, placer l'ensemble de la mécanique à l'arrière s'avère plutôt une bonne idée. Une propulsion s'affranchit de cardans de transmission fragiles et permet un rayon de braquage assez court. Quant au moteur sur l'essieu arrière, il supprime l'arbre de transmission et son encombrant tunnel. Cela génère également moins de complications et demande moins de pièces, donc un coût de fabrication moindre. Mais dans les faits, les contraintes sont nombreuses. Déjà, il est difficile d'isoler efficacement les passagers du bruit de la mécanique. La chaleur ensuite. Évacuer les calories et ventiler un radiateur sont difficiles, à moins d'adopter, comme pour la Coccinelle, un moteur à refroidissement par air. Et puis il y a le coffre, situé de fait, à l'avant. Avec un train roulant assurant la direction, et donc plus encombrant, un réservoir et une roue de secours, le volume de chargement est limité. Et puis, impossible de laisser la malle ouverte pour le transport d'objets encombrants, au risque de ne plus voir la route. Gênant ! Enfin, le train avant délesté de toute masse complique sérieusement la tenue de route. Alors aux chapitres de la fiabilité, du volume de chargement et de la tenue de route, laquelle de la Renault 8 ou de la Volkswagen Coccinelle s'en tire le mieux ?

En forçant un peu, ça va rentrer.
Jérôme

Ça se joue à un rien !
Pierre-Louis

VOLUME DE CHARGEMENT
AVANTAGE RENAULT 8

Avec son train avant complexe et son capot arrondi, la Coccinelle a perdu d'avance. Il faudra attendre les 1302 et 1303 et leur train avant type McPherson pour que le volume de coffre augmente de 85 %, et dépasse de peu celui de la Renault 8 (240 dm^3). La 1200, avec ses 140 dm^3 fait triste mine, même si un espace supplémentaire est aménagé derrière la banquette. Quant à sa malle qui s'ouvre d'avant en arrière, impossible de la laisser entrouverte.



FIABILITÉ
AVANTAGE VOLKSWAGEN COCCINELLE

À moins de positionner le radiateur à l'avant, ce qui impose de nombreuses contraintes, il est difficile de gérer la température d'un moteur à refroidissement liquide quand il est encapsulé dans le coffre arrière. Le Cléon-Fonte qui équipe la Renault 8 est d'un naturel fiable. Seul son joint de culasse n'aime pas les coups de chaud, justement. Il faudra donc prendre particulièrement soin du circuit de refroidissement et changer son liquide régulièrement pour éviter les problèmes. En revanche, avec le moteur à air de la Cox, aucun souci. Il ne craint rien de ce côté. Il peut rester dans les bouchons pendant des heures. Dans une auto aussi légère, sa robustesse est rarement prise en défaut et son entretien est aisé.

TENUE DE ROUTE
EX AEQUO

Avec un moteur en porte-à-faux arrière sur les deux autos, une même conception entraîne les mêmes maux. Bien que la tenue de route de la Renault 8 soit un peu plus délicate, elle permet des passages en courbe plus rapides qu'avec la Cox, à condition d'en connaître parfaitement le mode d'emploi. Mais dans tous les cas, une propulsion à moteur avant et une traction font beaucoup mieux.





le budget

LA COTE	RENAULT 8 MAJOR	VW COX 1200
À restaurer	2 500 €	6 000 €
À réviser	6 000 €	10 000 €
Prête à rouler	8 000 €	15 000 €

L'ASSURANCE	RENAULT 8 MAJOR	VW COX 1200
Normale au tiers	200 €	210 €
Normale tous risques*	318 €	340 €
Collection au tiers	43 €	43 €
Collection tous risques*	109 €	109 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus. * Avec vol et incendie.

À l'achat, la Coccinelle demande un budget important. D'abord parce qu'elle a souvent subi une restauration complète, mais surtout parce qu'elle est très recherchée. La R8, en revanche, s'échange à des tarifs plus doux, y compris pour un modèle parfait. Profitez-en, même si son entretien est un peu plus compliqué et un peu plus cher que celui de la VW.

LE PRIX DES PIÈCES	RENAULT 8 MAJOR	VW COX 1200
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	32 €	25 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	16 €	9 €
Disques + plaquettes AV	113 €	80 €*
Disques + plaquettes AR	113 €	90 €*
Amortisseurs AV / AR	238 €	150 €
Silencieux d'échappement	147 €	90 €
Courroie de distribution	Chaîne	Pignons
Kit d'embrayage	153 €	180 €
Phare avant	100 €	80 €
Feux arrière	83 €	60 €
Pneumatiques (× 2)	180 €	260 €

Moyenne des prix relevés sur Ebay.fr, Ichard.fr, Melun-retro-passion.com, Mecatechnic.com, Oscaro.com et Allopneus.com
(*) Mâchoires + cylindres de roue

LES NOTES

	RENAULT 8 MAJOR	VW COX 1200
Au quotidien	16/20	15/20
Placement d'avenir	13/20	16/20
Disponibilité des pièces	13/20	18/20

Bilan
La charrue avant les bœufs

Le grand Enzo Ferrari avait peut-être raison : on ne met pas la charrue avant les bœufs, et donc le moteur derrière. Au centre, c'est-à-dire juste derrière les sièges avant, pourquoi pas. Mais tout à l'arrière, non. Cette disposition offre pourtant de multiples avantages économiques. Mais elle complique sérieusement la tenue de route. Ces deux autos ont néanmoins bien géré cette technologie en la rendant la moins contraignante que possible. Quant à savoir s'il faut choisir la R8 ou la Cox, eh bien, c'est d'abord une affaire de goût, et d'utilisation ensuite. La Cox, avec ses deux portes et son petit coffre est avant tout une citadine qui peut éventuellement s'aventurer sur le réseau secondaire. La R8, c'est l'inverse. Elle offre plus de volume de chargement et un meilleur espace à bord, de quoi voyager plus facilement. Néanmoins, la ville ne lui fait pas peur.

LA PRÉHISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

La Type A ne roule qu'à 40 km/h. C'est une vitesse déjà formidable en 1906, même si d'autres voitures plus imposantes et puissantes roulaient déjà beaucoup plus vite.

1906

Laurin & Klement Voiturette Type A

L'IVRESSE DES DÉBUTS

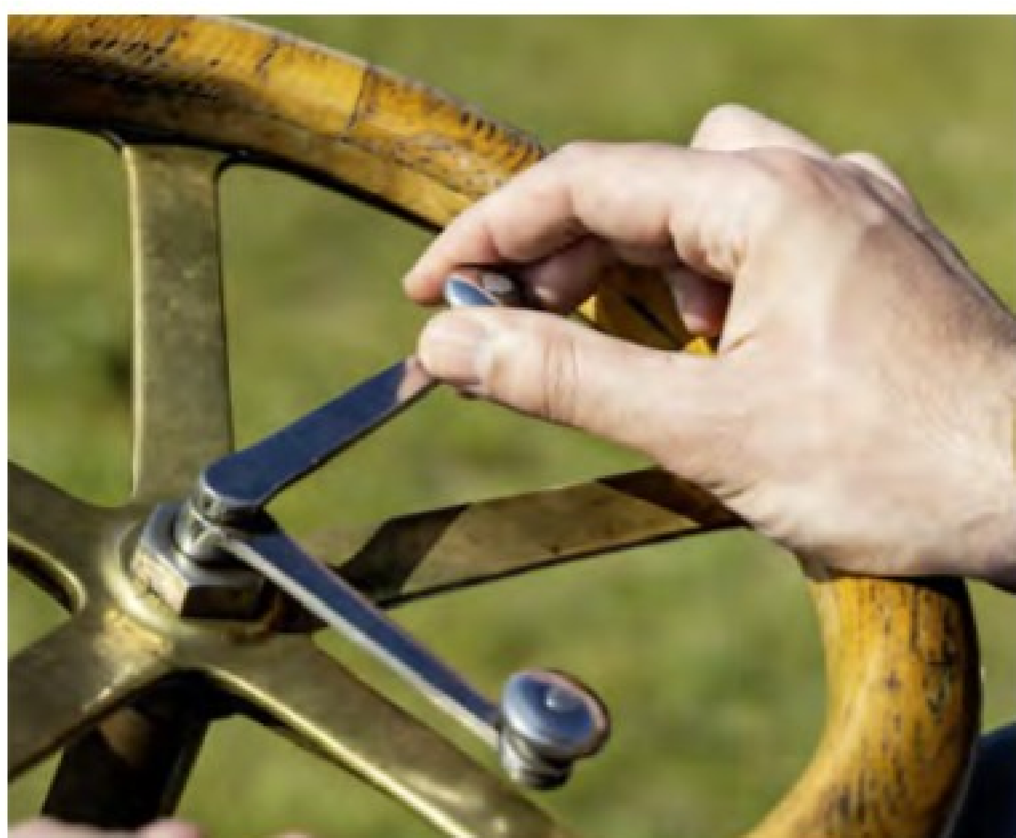


Avec sa frêle stature et ses roues étroites, la première voiture tchèque peut faire sourire, mais cette ancêtre possède déjà les principaux attributs d'une automobile à part entière. Et côté sensations, c'est le carton plein!

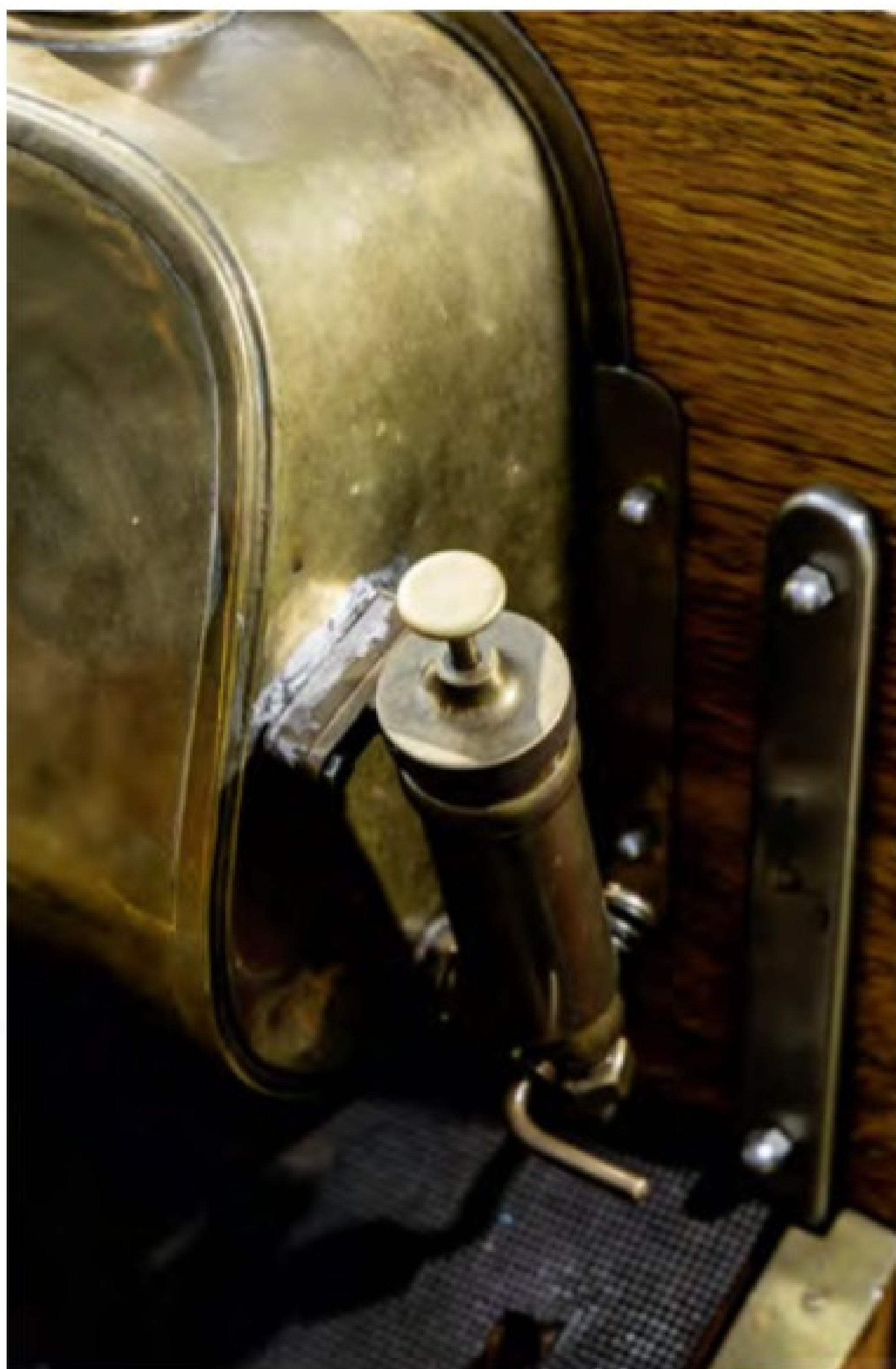
Par Camille Pinet - Photos: Yann Lefebvre



Deux leviers sur le côté : l'un agit sur la boîte de vitesses en ligne, et l'autre actionne les freins à tringles qui n'agissent que sur les roues arrière. Les freins à l'avant ne se répandront que durant les années 1920.



Côté commandes, la particularité la plus étonnante pour l'automobiliste moderne concerne l'accélérateur à main, placé sur le volant.



Le réservoir placé sur le tablier est compartimenté en deux, car il contient à la fois l'essence et l'huile, laquelle est distribuée grâce à une pompe manuelle.

LA VOITURE À PÉTROLE REPRÉSENTAIT UN IMMENSE PROGRÈS EN MATIÈRE DE SIMPLICITÉ DE DÉMARRAGE PAR RAPPORT AUX VOITURES À VAPEUR.



Peut-on vraiment parler de carrosserie pour une auto aussi simple ? Pourtant l'essentiel est déjà là, du capot avant jusqu'au coffre arrière.



La procédure de démarrage est réalisée exclusivement à la main : le démarreur attend 1912 pour être inventé par Cadillac.



Après avoir escaladé le marchepied qui ne déparerait pas sur un fiacre hippomobile, je prends place à côté de mon pilote. Cela tombe bien, avec ses bacchantes et son physique formidable qui évoquent un soldat de l'Empire austro-hongrois, l'homme semble être à la mesure de l'épreuve qui l'attend : faire rouler une automobile qui vient de fêter ses 119 ans ! Alors que nous sommes assis à l'étroit sur la banquette, aucun pavillon, aucune capote, ni même un pare-brise ne viennent s'interposer entre nous et les éléments. Au moins, la visibilité est parfaite ! Quelques secondes auparavant, l'homme a procédé à la mise en route de l'engin, moyennant une procédure finalement assez simple : ouvrir le robinet de carburant situé sous le réservoir, juché en hauteur sur le tablier. Un emplacement stratégique qui permet à l'or noir de descendre par gravité jusqu'au carburateur : pas question de pompe à essence en 1906. Il ajuste ensuite l'accélérateur à main situé sur le volant et donne un coup de manivelle bien sec. Bien entendu, le mouvement est impulsé de bas en haut afin d'éviter tout dommage : on ne comptait pas au début du siècle le nombre de poignets brisés faute d'avoir pris cette précaution ! Il peut enfin s'installer à bord et ajuster à nouveau la manette des gaz pour calmer les ardeurs du bicylindre en V. Il faut dire que le bougre se fait bien sentir malgré l'épais rembourrage de la sellerie capitonnée : notre petit équipage tremble de toutes parts : ce type de bloc répandu dans le monde de la moto n'est pas connu pour la régularité de son fonctionnement, tandis que les supports moteurs souples doivent attendre les années 1930 pour être inventés…

Déjà la folie de la vitesse

Cette cérémonie de mise en marche, très simplifiée par rapport aux voitures à vapeur contemporaines, permet de prendre enfin la route. Le levier de vitesses placé à l'extérieur de la carrosserie à droite commande trois rapports placés logiquement en ligne, tandis que la pédale de gauche agit sur un embrayage à cône de cuir. Un dispositif qui ne brille pas par sa progressivité : bien que notre pilote connaisse intimement sa monture, le petit équipage »



Ce moteur bicylindre en V est très proche de ceux des motos que Laurin & Klement produisait déjà en 1905. Il possède des soupapes dites « automatiques » et un allumage basse tension sans batterie.

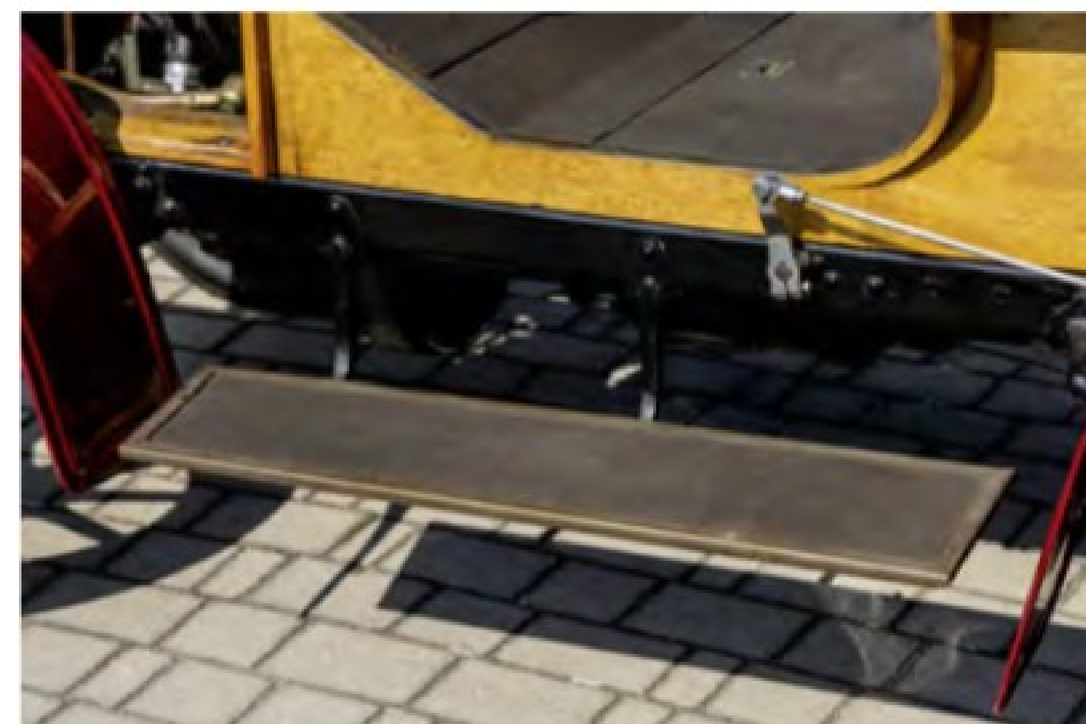
» démarre dans un sursaut caricatural, mais le vaillant petit moteur de sept chevaux-vapeur ne bronche pas. La voiture prend lentement de la vitesse, que l'on évalue au doigt mouillé, aucun tachymètre ne renseignant le conducteur sur l'allure. Il n'existe d'ailleurs aucun instrument à bord : même le niveau d'essence se mesure avec une jauge manuelle. Pourtant, notre vitesse de déplacement est déjà très supérieure à celle d'un être humain et le deuxième rapport peut être passé dans un craquement d'enfer : la boîte n'est bien sûr pas synchronisée et le bénéfice d'un double débrayage avec un embrayage aussi rétif est inexistant. Qu'importe, nous avançons déjà suffisamment vite pour passer la troisième et atteindre le nirvana de la vitesse. Sans pare-brise à 40 km/h, l'impression de filer comme le vent n'est pas vaine ! On imagine alors sans peine l'émotion de nos ancêtres lorsqu'ils ont ressenti pour la première fois cette sensation. Malgré son caractère primitif, ce petit véhicule annonce déjà pleinement l'accélération des déplacements et les joies de la liberté promise par l'automobile.

Cinq années de salaire moyen

Née 20 ans tout de même après la Benz PatentWagen, considérée comme la première voiture à pétrole, cette voiturette appartient à une catégorie de petits modèles légers équipés de moteurs monocylindre ou bicylindre assez populaire en France : c'est avec ce type d'engin que Louis Renault démarre son entreprise à partir de 1899. L'entreprise Laurin & Klement, née dans ce qu'on appelle encore la Bohême, province de l'Empire austro-hongrois, fabrique déjà depuis 1895 des bicyclettes et des motos. L'automobile est un aboutissement logique, comme pour beaucoup de constructeurs de l'époque. La Laurin & Klement n'innove pas par rapport aux productions



Héritage de la tradition hippomobile, les jantes en bois sont encore la norme au début du siècle, et sont réalisées par des charrons.



Un marchepied reste nécessaire pour se hisser à bord. Les carrosseries surbaissées ne sont pas encore d'actualité !

LA TECHNIQUE

Moteur	2 cylindres en V, 4 S
Cylindrée	1 015 cm^3
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	7 HP
Couple	NC
Alimentation	Carburateur L & K
Refroidissement	À eau par thermosiphon
Transmission	Aux roues AR, boîte 3 vitesses
Freins AV / AR	Aucun ! / Tambours
Pneus AV & AR	700 × 80
Suspensions	Ressorts à lames, sans amortisseurs
Empattement / Voie avant et arrière	1,92 m / 1,15 m
Poids	465 kg
Vitesse maxi	40 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	Le temps qu'il faut
Réservoir	40 l

LAURIN & KLEMENT EST LA PREMIÈRE MARQUE AUTOMOBILE IMPLANTÉE SUR LE TERRITOIRE TCHÈQUE, RACHETÉE PAR LE MOTORISTE SKODA EN 1925



Sans pare-brise et capote, les déplacements en hiver imposaient le port de lunettes et de lourds manteaux protecteurs.



Malgré la finesse des pneumatiques, la direction à vis sans fin exige une poigne certaine, notamment en raison de la petite taille du volant.

qualités

Le retour aux origines, les sensations éprouvées, la simplicité de sa conception

défauts

Son extrême rareté, son statut de pièce de musée, sa conduite physique



On a même droit à un petit coffre fermé sous la banquette pour ranger les outils et quelques menus effets : que demande le peuple ?

françaises ou britanniques contemporaines, mais ses choix de conception apparaissent clairvoyants à une époque où cette industrie expérimente encore beaucoup : moteur à essence quatre temps en position longitudinale et refroidi par eau, boîte de vitesses à trois rapports, arbre de transmission pouvant être actionné par le frein au pied. Une architecture promise à un grand avenir alors que d'autres tentent encore de vendre des modèles à vapeur… ou électriques ! Présentée au salon automobile de Prague en 1905, elle suscite beaucoup d'intérêt en raison de son prix compétitif de 3600 couronnes, l'équivalent de 5 années du salaire moyen d'alors. Toutefois, sa durée de vie est courte : dès 1906, la marque, reprise en 1925 par Skoda, perfectionne son art et lance de nouveaux modèles. Aujourd'hui, la Type A est cependant considérée par les Tchèques comme leur première automobile nationale, preuve roulante de leur fier héritage industriel : un sacré morceau d'histoire !

pour en savoir plus



LIVRES

- *L&K-Skoda 1895-1995*, tome 1 et tome 2 (en anglais), éditions Motor Press Praha
- *Skoda, l'exception tchèque*, Benjamin Cuq, Éditions de Paris



le budget

Rarissime, la Laurin & Klement Voiturette n'a bien sûr pas été exportée en France. Elle appartient à une catégorie de véhicules de collection dont il reste très peu de survivants et pour lesquels il est très difficile d'établir une cote. Sachez néanmoins que ces ancêtres sont relativement recherchés lorsqu'ils sont antérieurs à 1905, car ils sont éligibles à la fameuse course Londres-Brighton, épreuve historique internationalement connue qui se déroule tous les ans en

Côté pièces

S'agissant d'un modèle produit à l'unité, conçu à une époque où la standardisation en était encore à ses balbutiements, il n'existe pour ainsi dire pas de marché de la pièce pour ce type de modèles, sauf pour quelques accessoires. En revanche, la simplicité de leur conception rend la refabrication de certains éléments envisageable… si l'on possède comme modèle la pièce d'origine.



je craque L'HISTOIRE AVEC UN GRAND H

Autrefois moderne par essence, l'automobile fête aujourd'hui ses 140 ans. Prendre place à bord d'un tel objet, bien vivant mais construit à l'époque de l'Empire austro-hongrois disparu, de l'Entente cordiale ou de la loi de 1905 a quelque chose de profondément émouvant… et vibrant !


GS/E
CT-377-LN

1973

Opel Commodore « B » GS/E

Sous influences



Au début des *seventies*, la vitesse fait vendre, et chaque constructeur y va de son coupé sport. Opel sera un grand pourvoyeur, et la marque au Blitz lance en 1972 une Commodore « B » aux accents américains…

Par Joseph Bonabaud - Photos : Adrien Cortesi

LA TECHNIQUE 

Moteur	6 cylindres en ligne, longitudinal avant, 12 S
Cylindrée	2784 cm³
Puissance fiscale	16 CV
Puissance maxi	160 ch DIN à 5 400 tr/mn
Couple	233 Nm DIN à 4 200 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch Jetronic
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques ventilés / Tambours
Pneus AV & AR	195/70 R14
Dimensions L × l × h	4,60 × 1,72 × 1,37 m
Poids	1 270 kg
Vitesse maxi	195 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9,3 s
Conso. moyenne	11 l/100 km
Réservoir	70 l
Coffre	434 dm³



La montre, indispensable pour surveiller sa moyenne, est curieusement placée face au passager.



Température d'eau, pression d'huile, voltmètre et niveau de carburant sont visibles en un clin d'œil.

4_111524215



Dès les années 70, Ford et General Motors se livrent une bataille directe dans une Europe euphorique, soutenue par les Trente Glorieuses. La croissance est forte et la voiture, enfin abordable pour le plus grand nombre, est le révélateur de cette heureuse époque. Elle devient aussi un marqueur social à une époque où il n'est pas encore question de limitations de vitesses castratrices, d'écologie punitive ou de chasse au gaspi et où les performances restent un argument de vente. C'est dans ce contexte idyllique que General Motors, via sa filiale européenne Opel, déploie pour contrer l'Escort, mais surtout une certaine Ford Capri, un vaste « plan-produit » comptant pas moins de quatre coupés. Outre la sublime petite GT à 2 places, sorte de Corvette en réduction, Opel propose l'exclusive Manta à 4 places, mais également un dérivé à arrière fast-back de la berline compacte Kadett, et enfin la Commodore qui nous intéresse. Clairement, le client Opel était gâté !

À l'instar de la Kadett, Opel est passé maître dans l'art de multiplier les versions à bon compte, puisque cette Commodore B lancée en 1972 n'est finalement qu'une version haut de gamme (et renforcée) de la sage Rekord D. Son dessin anguleux signé Chuck Jordan lui permet d'aborder sereinement la décennie à venir, que ce soit en berline, ou en coupé. De par son positionnement, la Commodore devient presque »

La Commodore GS/E hésite entre sportivité, avec ses nombreux compteurs, et Grand Tourisme, en recevant du (faux) bois sur la planche de bord. L'ensemble est bien construit et se montre ergonomique à l'usage.

Ce grand coupé n'a rien d'égoïste, puisqu'il peut accueillir confortablement 4 adultes. Bien sûr, il faut se contorsionner pour s'installer à l'arrière.





Le compteur de vitesse dépasse le seuil ô combien magique des 200 km/h. Une vitesse pas exagérée, la Commodore GS/E pouvant filer à 195 km/h chrono.



Thierry, *le propriétaire*

« Je n'aime pas les Opel: je les adore et ne sais plus combien j'en ai eu! Mon histoire avec cette GS/E est peu banale. C'est une voiture que j'ai achetée en 2009, puis revendue, avant de la racheter en 2021! Outre son style marqué années 70, je salue sa polyvalence et sa robustesse. Ma seule panne en roulant avec une «Commo» a été un… fil 12V de bobine débranché! Et parce qu'elle est équipée au GPL homologué depuis près de 20 ans, je suis classé Crit'air 1 et peux rouler partout avec, chose dont je ne me prive pas! Mais comme je suis toujours à la recherche d'une prochaine auto, celle-ci est à vendre… (06 70 85 80 76). »

» un modèle à part entière. Exit donc les roturiers 4-cylindres essence et diesel de la Rekord. À défaut de reprendre le V8 de l'Admiral, place au 6-cylindres Opel qui a déjà fait la réputation de sa devancière. La Commodore de base reçoit un 6-en-ligne tout en fonte (c'est du solide!) alimenté par un carburateur Zenith Stromberg 2 étages et double-corps permettant au 2,5 litres de sortir 115 ch et 17,7 mkg. Un cran au-dessus prend place le 2800 HC à la cylindrée et puissance majorées (2,8 litres pour 142 ch et 22 mkg) animant la version GS/2.8 (GS pour Gran Sport). Le top du top reste la 2.8 GS/E de notre essai, un modèle héritant du même bloc mais gavé par une injection Bosch Jetronic, permettant d'aligner 160 ch à 5 400 tr/mn et 23,3 mkg, soit 15 équidés de plus que sur une respectable BMW 525. Voilà qui pose son homme!



La Commodore GS/E dispose de jantes spécifiques comportant 5 écrous.

Richesse intérieure

Par ailleurs, Rüsselsheim adapte à sa GS/E les recettes en vogue aux États-Unis, en ajoutant une bonne louche d'éléments décoratifs spécifiques pour se différencier. Outre d'inévitables phares longue portée, notre Opel déballe généreusement l'argenterie et adopte de nombreuses pièces chromées pour faire riche. Et pour affirmer sa sportivité, le noir mat s'invite »



Ces feux horizontaux se fondent dans un bandeau noir mat.

qualités

Son style agréable, sa robustesse, son agrément moteur-boîte, son exclusivité

défauts

Son comportement délicat sur le mouillé, sa consommation, la rareté de ses pièces spécifiques



4_111524215



Outre la Capri, rivale toute désignée, la Commodore GS/E trouvait face à elle la plus cossue Ford Granada, mais aussi la Peugeot 504 Coupé équipée du V6 PRV, les coupés BMW et Mercedes naviguant dans d'autres sphères plus prestigieuses.

Sous une apparence moderne pour l'époque, la Commodore GS/E cache des dessous rustiques, qui pénalisent son comportement sur route dégradée, et pire encore, humide. Dommage, car le 6-cylindres, souple et très volontaire, en redemande !



pour en savoir plus



LIVRE

- *Opel, l'entreprise, les automobiles, les hommes*, par Jürgen Lewandowski, Sudwest

REVUES TECHNIQUES

- *L'Expert automobile* n° 70
- *Revue technique automobile* n° 265, ETAI

SITES INTERNET CLUBS

- Franco-blitz.net
- Opel-classic-club.com



PIÈCES DÉTACHÉES

- Altopelhilfe.de
- Opelixparts.com

››› du panneau arrière à la calandre, tandis que l'auto repose sur des jantes sport de 14 pouces. Malgré l'absence de toit **fast-back**, cette Commodore B en impose, et prend des airs de *muscle-car* à l'européenne. L'intérieur, bien construit, donne quant à lui dans le « populuxe » avec ses inserts de faux bois, mais l'ensemble offre une présentation élégante, la planche de bord se distinguant par sa riche instrumentation.

Au premier coup de clé, la GS/E sort de sa torpeur et laisse échapper un feulement sourd au niveau de son gros échappement. La seconde bonne surprise est que notre modèle est équipé d'une boîte manuelle à 4 rapports, rendant la conduite plus passionnante qu'avec la placide « boîtoto » à 3 vitesses proposée à l'époque.

Grand Tourisme ou sportive ?

D'emblée, cette grosse Opel séduit par la rondeur de son moteur, permettant d'enrouler sur un filet de gaz. Un bon point également pour la direction assistée, précise, et l'attaque de la pédale de frein. Mais en rétrogradant pour se relancer, chose que le 6-cylindres accepte volontiers (0 à 100 km/h en 9,3 s, 195 km/h maxi), je commence à sentir un « flou » inquiétant au niveau des trains roulants. La faute à un essieu arrière, rigide comme la justice, troublant le comportement à la moindre bosse. Seule solution : raffermir la suspension pour mieux verrouiller l'auto au sol, un réglage qui dégrade trop le confort et auquel s'oppose le propriétaire de ce beau modèle… et on le comprend ! Pas toujours commode la Commodore, surtout si la chaussée est humide, l'arrière ayant une fâcheuse tendance à vouloir passer devant. Ces défauts, objectifs, contribuent à rendre cette GS/E attachante, même si elle hésite constamment entre Grand Tourisme et sportivité. En 1977, Opel sortira une 3e et ultime mouture tombée dans l'oubli, bien moins sexy sur la forme, la Monza, enterrant définitivement ce modèle pourtant populaire et emblématique des *seventies*…

Le chrome s'invite partout, jusque sur les rétroviseurs extérieurs.

Notez l'élégant galbe formé par la lunette arrière…



Opel proposera la luxueuse Commodore en berline, mais aussi en coupé, ce dernier étant bien plus rare. Par rapport à la Commodore A, cette Type B abandonne l'arrière fast-back, mais ne se dépare pas d'une certaine élégance et de sa sportivité.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



La Commodore – du nom d'un officier de marine américain – a le sens de l'accueil en disposant d'un coffre profond, parfait pour y loger ses bagages… ou un réservoir de GPL de 90 litres !



Ce 6-en-ligne tout en fonte n'est pas très raffiné, mais c'est du costaud ! Et il séduit à l'usage tant par sa souplesse que par sa bonne volonté, moins pour son appétit prononcé flirtant souvent avec les 15 l/100 km.



le budget

LA COTE	OPEL COMMODORE GS/E	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
5 000 €	10 000 €	16 500 €

Le temps où cette auto délaissée – comme de nombreuses Opel – pouvait se dénicher à prix d'ami est terminé. Ces GS/E étant devenues rares, la demande se fait plus importante que l'offre, quel que soit l'état.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	289 €	68 €
Tous risques*	461 €	112 €
Profil : *homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.*		

* Avec vol et incendie.

S'il n'y a plus rien depuis longtemps dans le réseau, les éléments d'entretien se trouvent facilement à petits prix chez les revendeurs classiques du Net. Pour les pièces spécifiques (échappement, intérieur, accastillage…), il faut se tourner vers des spécialistes. Si les prix restent modérés en mécanique, ils s'envolent sur les pièces spécifiques au modèle. Il y a aussi de nombreuses pièces sur Ebay et Leboncoin.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et bougies	70 €
Courroie d'accessoire	12 €
Disques et plaquettes AV	370 €
Mâchoires + cyl. de roue AR	90 €
Amortisseurs AV/AR	220 €
Silencieux d'échappement	NC
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	220 €
Phare avant	90 €
Feu arrière	95 €
Pneumatiques (×2)	190 €

Moyenne des prix relevés sur : Oscaro.com, AlteOpelHilfe.de, Opelixparts.com et Allopneus.com

je craque ? POUR UN MUSCLE-CAR EUROPÉEN ? ÉVIDEMMENT !

Jeune, je croisais souvent cette Opel, décimée depuis par la rouille ou les primes à la casse. J'aimais son style américain, mais aussi les ronflements de son moteur. Des qualités toujours de mise, avec en plus une fiabilité remarquable, 4 vraies places et un coffre. Certes, la bête est survireuse et gourmande mais, en collection, cette GS/E devenue rare a tout pour plaire !

Pour se distinguer des simples Rekord, la Commodore bénéficie de nombreuses pièces spécifiques qui changent la donne. Outre des éléments chromés, l'auto gagne en agressivité avec son spoiler, ses phares longue portée et sa calandre noire.



LES AVENTURES EXTRAORDINAIRES ET AUTHENTIQUES DE JÉRÔME

Une semaine en Unique Motorcars AC Cobra réplique (1979)



L'AC Cobra, gentil petit roadster anglais diabolisé par un Américain, est le rêve de beaucoup. La preuve, c'est la voiture la plus copiée dans le monde. Et j'ai la chance de pouvoir passer une semaine au volant d'une réplique assez fidèle, dotée de son gros V8 Ford qui fait un vacarme d'enfer. Attachez vos ceintures, redressez votre siège, rabattez votre tablette, ça va décoiffer!

Par Jérôme Fombelle
Photos : Benjamin Asket - Virage Agency

Je vous vois venir. Votre première question est sûrement : « C'est une vraie ? » Sachez tout d'abord que cette question m'agace. Pourquoi ? Parce qu'il faut être idiot pour mettre sur la route une auto à 2 millions d'euros, au minimum, alors que l'on peut avoir la même, mais alors strictement la même, pour moins de 250 000 €. Sauf pour le spéculateur. Ce que je ne suis pas. En tant que simple passionné de voitures, je me moque de savoir si c'est une vraie. Elle a la même gueule, trait pour trait, un châssis similaire et donc approximativement le même poids, et surtout le même gros V8 Ford qui fait un potin de tous les diables et qui vous propulse comme une fusée entre deux feux tricolores. Pour les amoureux de bagnole, un châssis anglais associé à un moteur américain sonne comme un rêve. Un rêve qu'un Texan nommé Caroll Shelby a réalisé dans les années 60. Preuve que tout le monde en rêve, l'AC Cobra est l'auto la plus copiée, de la vague ressemblance à moteur V6 au clone parfait. Ici, pas de véritable continuation Kirkham ou autre à 200 000 €. Non, mais une très belle réplique Unique Motorcars (Uniquemotorcars.com) à 75 000 €, qui n'a de différence qu'une carrosserie en fibre de verre et non en alu et un moteur à la cylindrée un peu plus modeste que ses ailes larges ne laissent présager. 5 l tout de même, au lieu de 7 l pour la 427 ainsi bodybuildée. Mon intronisation à la Cobra se fera donc avec elle. Et j'en suis ravi.

UNIQUE MOTORCARS COBRA	
Cote en l'état	Environ 80 000 €
Moteur	V8, 16 S
Cylindrée	4 942 cm³
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	328 ch DIN à 4 200 tr/mn
Couple	407 Nm à 3 200 tr/mn
Alimentation	Carburateur quadricorps
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 4 rapports
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV & AR	245/60 R15 & 295/40 R15
Dimensions L × l × h	3,69 × 1,73 × 1,25 m
Poids	1 100 kg
Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 1000 m D.A.	6 s
Conso. moyenne	20 l/100 km
Réservoir	68 l
Coffre	NC

4_111524215

4_111524215


LUNDI UN DE MES PLAISIRS DE JOURNALISTE AUTO EST D'ARPENTER LE FABULEUX COFFRE À JOUETS DE LUDO, CHEZ AUTOLOGY. IL EST AUSSI HÉTÉROCLITE QU'INCROYABLE. IL N'Y A PLUS QU'À CHOISIR. ET CETTE SEMAINE, JE VAIS PRENDRE... LA COBRA ! PUISQU'IL FAIT BEAU, DIXIT LES PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES.
JE VAIS FAIRE LE MEC HÉSITANT, GENRE BLASÉ. MAIS JE CRÈVE D'ENVIE D'EN ESSAYER UNE !

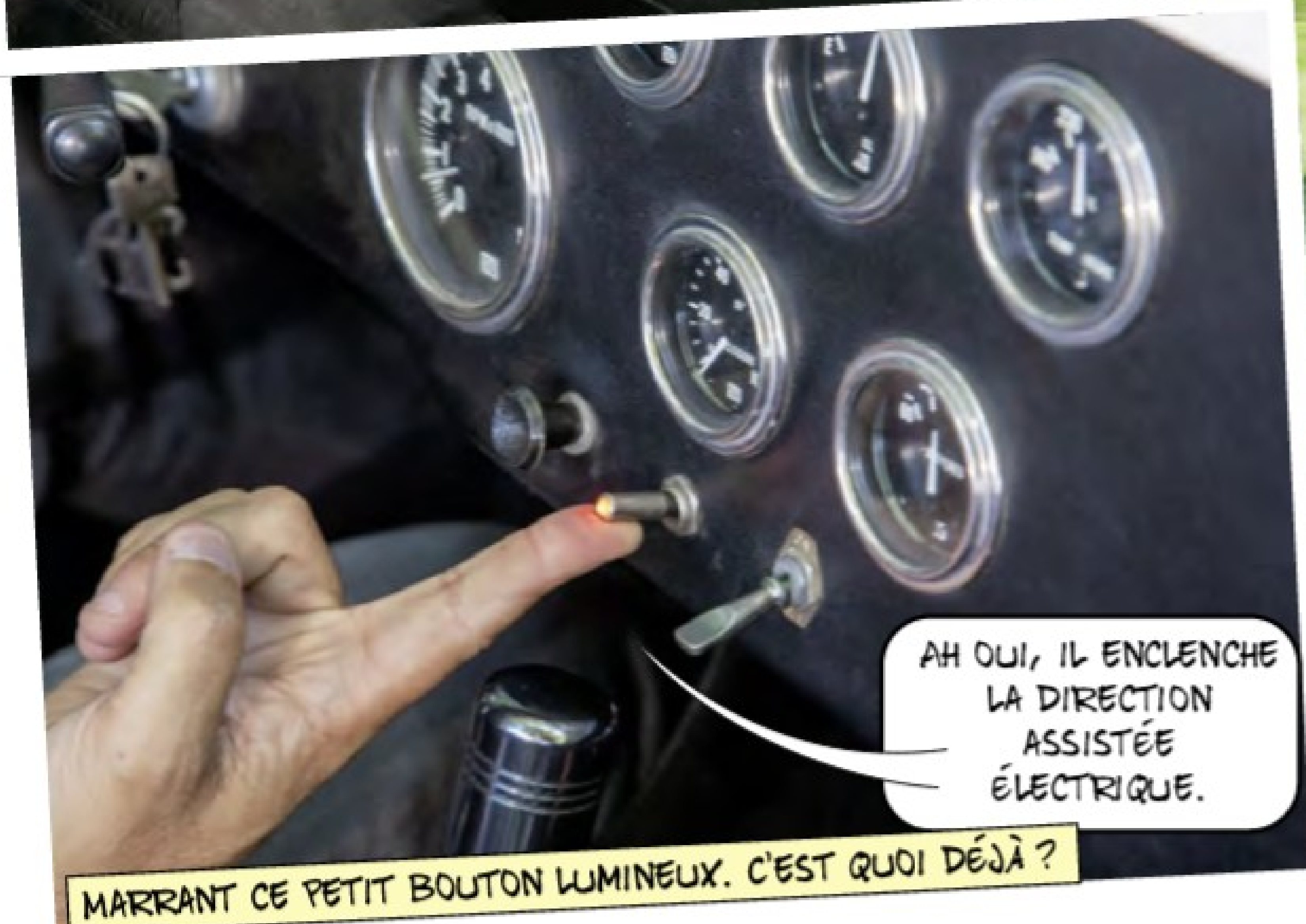

PREMIÈRE ÉTAPE, COMPRENDRE COMMENT S'OUVRE LA PORTE.
PAS DE POIGNÉE EXTÉRIEURE ? L'AC COBRA NE PEUT RENIER SES ORIGINES ANGLAISES.

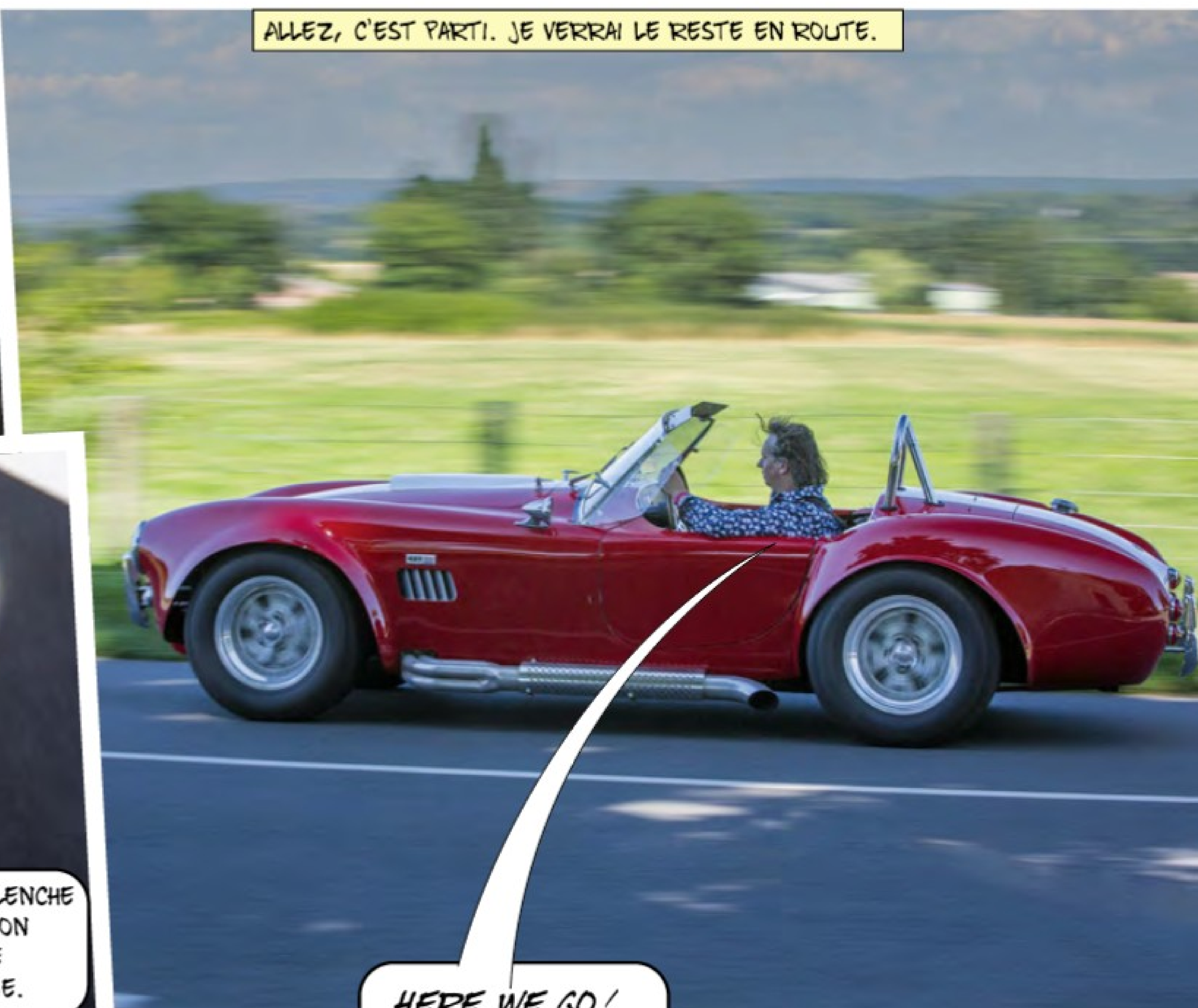

L'UNIQUE LOQUET D'OUVERTURE SE TROUVE À L'INTÉRIEUR, COINCÉ ENTRE LE DOSSIER DU SIÈGE ET LA PORTE. PAS VRAIMENT PRATIQUE !


ENSUITE, ET CE N'EST PAS LE PLUS SIMPLE, IL FAUT TROUVER COMMENT S'ATTACHE CETTE FOUTUE CEINTURE. ON MET CÔTE À CÔTE LES DEUX SANGLES D'ÉPAULE. ON PASSE AU TRAVERS LA VENTRALE DROITE. PUIS ON VERROUILLE LE TOUT AVEC LA VENTRALE GAUCHE.




LA PLANCHE DE BORD N'EST PAS BIEN COMPLIQUÉE. IL Y A JUSTE CE QU'IL FAUT COMME CADRANS. MAIS ATTENTION, LA TEMPÉRATURE EST INDIQUÉE EN DEGRÉS FAHRENHEIT.


MARRANT CE PETIT BOUTON LUMINEUX. C'EST QUOI DÉJÀ ?
AH OUI, IL ENCLENCHE LA DIRECTION ASSISTÉE ÉLECTRIQUE.


ALLEZ, C'EST PARTI. JE VERRAI LE RESTE EN ROUTE.
HERE WE GO !

4_111524215


MARDI CELA N'AVAIT PAS ÉTÉ TRÈS CONCLUANT DANS LE DERNIER NUMÉRO AVEC LA JAGUAR TYPE S, MAIS JE PERSISTE DANS L'ERREUR. JE VAIS ALLER CHERCHER PIERRE-LOUIS POUR L'EMMENER FAIRE UN TOUR.


PAS TRÈS BONNE L'ERGONOMIE. LE PÉDALIER EST TRÈS DÉCALÉ À GAUCHE. À CHAQUE FOIS QUE JE VEUX PRENDRE LES FREINS, JE METS UN COUP DE GAZ. AVEC UN DRAGSTER PAREIL, C'EST DANGEREUX !


ÉVIDEMMENT, DÈS QU'IL Y A PLUS DE 2 CYLINDRES, ET QU'ILS NE SONT PAS À PLAT ET OPPOSÉS, ÇA NE PASSIONNE PAS VRAIMENT PIERRE-LOUIS.
IL EST PAS BEAU MON NOUVEAU JOUET ?
TE LA PÈTE PAS NON PLUS, FAUDRA QUE TU LA RENDES. ET EN UN SEUL MORCEAU SI POSSIBLE.


JE LE FAIS MONTER POUR UN PETIT TOUR DE MANÈGE, MAIS ME GARDE BIEN DE LUI DONNER QUELQUES CONSEILS. IL APPRENDRA SUR LE TAS.
AÏE ! JE VIENS DE ME BRÛLER LE MOLLET !
AH OUI, J'OUBLIAIS. FAIS GAFFE AVEC LE POT D'ÉCHAPPEMENT EN MONTANT.


LE FAIBLE POIDS ASSOCIÉ AU COUPLE DU V8 FAIT DES MERVEILLES. LES ACCÉLÉRATIONS SONT FOLLES !
ALORS ? ÇA POUSSE HEIN ?
OUI. C'EST AUSSI MON ESTOMAC QUI POUSSE MON DÉJEUNER DEHORS.


ARRÊTE-TOI, IL FAUT QUE JE DESCENDE, J'AI LE DOS EN MIETTES.
DÉJÀ ?
SEULS QUELQUES KILOMÈTRES VIENNENT À BOUT DE LA SANTÉ PRÉCAIRE DE MON PARTENAIRE DE BALADE.


FINALEMENT, LA FIN DE LA JOURNÉE SERA SOLO. IL EST VRAI QUE LA MEILLEURE PLACE DANS LA COBRA, C'EST DERRIÈRE LE VOLANT. À DROITE, ON SE FAIT MÉCHAMMENT SECOUER.
ELLE EST POURRIE, TA CAISSE. JE ME CASSE. JE PRÉFÈRE RENTRER À PIED.
QUEL DOMMAGE ! JE VOULAIS QUE TU ME DONNES DES CONSEILS DE PILOTAGE. OU DE NON PILOTAGE ?
BON DÉBARRAS.

4_111524215


MERCREDI UNE NOUVELLE JOURNÉE. ET CETTE FOIS, ELLE NE SERA QUE POUR MOI. AU MENU, DU VIRAGE, DE LA COURBE ET ENCORE DU VIRAGE. ET LA COBRA SEMBLE AUSSI À L'AISE SUR LE NORDSCHLEIFE QU'À SANTA POD. L'AVANT S'INSCRIT BIEN. ET UN LÉGER DÉBRAQUAGE, ACCOMPAGNÉ D'UN PIED DROIT PROGRESSIF, SUFFIT À ÉVITER LA PERTE DE CONTRÔLE.
LES PNEUS LARGES NE COPIENT PAS TROP LA ROUTE.


TOUT LE MONDE SE RETOURNE AVANT MÊME QUE J'ARRIVE !
EN VILLE, LA SOUPLESSE DU V8 FORD FAIT DES MERVEILLES. UN SIMPLE LÂCHER D'EMBRAYAGE ET ME VOILÀ À 50 KM/H EN UN CLAQUEMENT DE DOIGTS. EN REVANCHE, SI VOTRE TRUC C'EST LA DISCRÉTION, C'EST RATÉ. AVEC SES ÉCHAPPEMENTS LATÉRAUX, ON ENTEND LA COBRA AVANT D'EN VOIR LES CROCS.


MÊME POUR LE STATIONNEMENT, L'AUTO N'EST PAS SI GALÈRE. LE RAYON DE BRAQUAGE N'EST PAS TERRIBLE ET LES RÉTROVISEURS NE SONT D'AUCUNE UTILITÉ, MAIS LA VISIBILITÉ DIRECTE EST EXCELLENTE.
N'EN DÉPLAISE AUX AFICIONADOS DU BOULON D'ORIGINE, JE BÉNIS LA DIRECTION ASSISTÉE POUR TOURNER LES ROUES AVANT EN 245 MM DE LARGE !


EN REVANCHE, LA PROTECTION OFFERTE PAR LES MINUSCULES PARE-CHOCS EST LOIN D'ÊTRE EFFICACE.


ET EN PLEIN CAGNARD, MIEUX VAUT PROTÉGER LE CUIR DU SIÈGE. SINON, GARE AUX BRÛLURES ! ENCORE...


ÉVIDEMMENT, POUR DÉPASSER, C'EST LE NIRVANA. UN BREF COUP D'ACCÉLÉRATEUR, SANS MÊME BESOIN DE RÉTROGRADER, ET J'AVALE LES AUTOS QUATRE À QUATRE. ET LE BRUIT ASSOURDISSANT DISSUADE QUICONQUE DE M'EN EMPÊCHER.
BYE, BYE...


ELLE VA ME COÛTER CHER CETTE SEMAINE...
SANS PLOMB 95-E10
E85
DIESEL
MAIS UNE JOURNÉE D'AMUSEMENT A UN PRIX. AVEC UN RÉSERVOIR DE 68 LITRES ET UNE CONSOMMATION D'ENVIRON 20 L/100 KM EN CONDUITE SPORTIVE, LE POMPISTE ME VERRA SOUVENT.


JEUDI MA COBRA N'ÉTANT VISIBLEMENT PAS DU GOÛT DE PIERRE-LOUIS, ALLONS LA FAIRE DÉCOUVRIR À UN VRAI CONNAISSEUR : MON FILS ALEXANDRE !
AU MOINS, TOI, TU SAIS GRIMPER DEDANS SANS TE BRÛLER !
OUI, SÛREMENT.
JE SUIS SÛREMENT PLUS SOUPLE QUE PIERRE-LOUIS !


ALORS ? ÇA POUSSE, HEIN ?
LES ACCÉLÉRATIONS IMPRESSIONNENT TOUJOURS AUTANT. ET GRÂCE AUX PNEUS ARRIÈRE DE 295 MM DE LARGE, TANT QUE LE VOLANT EST DROIT, LE GRIP EST LÀ.


APRÈS QUELQUES ACCÉLÉRATIONS ET UNE BONNE DOSE DE VIROLOS, C'EST LE MOMENT DE DÉCRYPTER L'ENGIN. À COMMENCER PAR LE PLUS INTÉRESSANT, LE V8. À L'ORIGINE, LES 427 AVAIENT UN 7 L ET LES 289 UN 4,7 L. ICI C'EST UN FORD 5 L, DÉJÀ BIEN SUFFISANT.
ET VOILÀ LE SMALL BLOCK. LE « PETIT » 5 L, COMME DISENT LES AMÉRICAINS.
QUAND ON VOIT CE QU'ON A CHEZ NOUS, C'EST SÛR, ÇA FAIT RÊVER.


ON S'ATTARDE SUR LES ÉNORMES PNEUS ET LES JANTES AVEC LEUR ÉCROU PAPILLON FACTICE.
AU MOINS PAS DE RISQUE DE SE TROMPER. LES ÉCROUS CENTRAUX DE DROITE SONT NORMALEMENT À PAS INVERSÉ.
ILS ONT MIS UN FAUX PAPILLON. MAIS LA FIXATION SE FAIT PAR 5 BOULONS.


POUR LES VACANCES, FAUDRA VOYAGER LÉGER.
L'OUVERTURE EST RIDICULEMENT PETITE.
AUCUNE VALEUR N'A ÉTÉ TROUVÉE POUR LE VOLUME DE COFFRE. MAIS À VUE DE PIF, C'EST PETIT. ET CE N'EST PAS LE PIRE.


VENDREDI DERNIÈRE JOURNÉE EN COBRA. JE VAIS ALLER LA DÉSALTÉRER ET LUI REFAIRE UNE PETITE BEAUTÉ. JE COMMENCE À ME FAIRE À L'AUTO.
LA MEILLEURE TECHNIQUE POUR GRIMPER ? ENJAMBER LES PORTES !


DIRECTION LA STATION DE LAVAGE. FREINAGES, TALONS-POINTES ET RÉACCÉLÉRATIONS NE SONT PLUS QU'UNE FORMALITÉ.


JE COMMENCE PAR UN PLEIN DE SANS-PLOMB. ENCORE.
LA PROCHAINE FOIS, JE METS MON PORTEFEUILLE SOUS LA PÉDALE.


LÀ, C'EST LA TUILE.
HORS SERVICE
COMME UN FAIT EXPRÈS, LE NETTOYEUR HAUTE PRESSION EST EN PANNE. JE TENTE LES ROULEAUX ?


FINALEMENT, JE DOUTE. DEMAIN, DE LA PLUIE EST ANNONCÉE. SI ÇA SE TROUVE, UNE PETITE AVERSE FERA L'AFFAIRE.
CE GENRE D'AUTO N'EST MALHEUREUSEMENT PAS DU TOUT COMPATIBLE AVEC CETTE MACHINE. MÊME AVEC UN PARAPLUIE. EN MAILLOT DE BAIN, PEUT-ÊTRE ?

SAMEDI DERNIER JOUR. JE DOIS RENDRE LA VOITURE À LUDO. MAIS AVANT DE ME FAIRE RINCER, JE TENTE DE CAPOTER. PARCE QUE OUI, IL Y A UN TOIT, QUOIQUE SANS FENÊTRES, ET MÊME UN COUVRE-TONNEAU POUR LES PLUS

ÇA M'A BIEN L'AIR COMPLEXE CE JEU DE MECCANO. JE VAIS LAISSER TOMBER.

J'OPTE FINALEMENT POUR LE PLEIN D'ACCESSOIRES : ÉCHARPE, CASQUETTE, LUNETTES ET PARAPLUIE. ET CE N'EST CLAIREMENT PAS AGRÉABLE, CAR JE SUIS QUAND MÊME TREMPÉ. L'EAU RENTRE DE PARTOUT.

CE N'ÉTAIT FINALEMENT QU'UNE COURTE AVERSE. DIRECTION BAZOCHES-SUR-GUYONNE POUR RAMENER LA COBRA. ET DEVINEZ QUOI ? ELLE EST EN UN SEUL MORCEAU. J'AI ÉTÉ RAISONNABLE !

L'EXPÉRIENCE A ÉTÉ ENRICHISSANTE. JE NE REMERCIERAI JAMAIS ASSEZ LUDO POUR CETTE OPPORTUNITÉ. MAIS EST-CE QUE J'EN ACHÈTERAIS UNE SI J'EN AVAIS LES MOYENS ? NON.

ALORS, TU T'ES AMUSÉ ?

GÉNIAL CETTE CAISSE. TOTALEMENT INUTILE, MAIS UN VRAI JOUET.

LE PRO, LUDOVIC LUCHEZ AUTOLOGY

BIEN QUE J'AFFECTIONNE PLUS PARTICULIÈREMENT LES ROLLS, BENTLEY ET JEEP, J'AVOUE AVOIR UNE CERTAINE TENDRESSE POUR LA COBRA. POUR ÊTRE FRANC, C'EST UNE AUTO QUI NE SERT PAS À GRAND-CHOSE. MÊME À RIEN, D'AILLEURS. MAIS SI J'AVAIS UNE PLACE VIDE DANS MON GARAGE, JE SERAIS RAVI DE LA COMBLER AVEC UNE COBRA. UNE 289, PLUTÔT, POUR SA LIGNE, PLUS FINE, PLUS ÉLÉGANTE. CAR QUEL QUE SOIT LE MOTEUR, C'EST UN JOUET EXTRAORDINAIRE AVEC LEQUEL ON PREND TOUJOURS UN PLAISIR FOU.

LA VOITURE DES COPAINS

J'AIME LA LIGNE, LE BRUIT ET LES ACCÉLÉRATIONS TONIQUES. J'AIME MÊME LE SOUPÇON DE DIFFICULTÉ DANS SA CONDUITE, COMME SON PÉDALIER EXAGÉRÉMENT DÉCALÉ À GAUCHE, BIEN QUE J'APPRÉCIE PROFONDÉMENT L'ASSISTANCE DE DIRECTION ET DU FREINAGE QUI LA RENDENT TOUT À FAIT UTILISABLE. MAIS SI J'AI ÉTÉ RAVI D'ALLER FAIRE UN TOUR AVEC, JE N'EN ACHÈTERAI PAS. NON, TROP BRUYANTE, TROP « M'AS-TU VU », ELLE NE ME CORRESPOND PAS. C'EST POUR MOI LA VOITURE DES COPAINS. CELLE QU'ON AIME CONDUIRE DE TEMPS EN TEMPS, MAIS QUE L'ON N'ASSUME PAS SUFFISAMMENT POUR LA GARDER CHEZ SOI.

PANORAMIQUE

ESSAI

Puma GTE 1600

1976

FÉLIN BRÉSILIEN







Sa ligne est superbe, son nom évoque les productions de Ford Europe. La Puma GTE ne doit pourtant rien à l'Ovale puisqu'elle repose sur une base Volkswagen et utilise le fameux quatraplat. Un cocktail exotique plein de saveur qu'on vous invite à découvrir aujourd'hui.

Par Pierre-Louis Champeaux - Photos: Benjamin Asket - Virage Agency



La première fois que je l'ai aperçue, c'était chez Julien, le boss de GS Do Brasil. Elle était orange, et m'avait tapé dans l'œil. À l'époque, nous étions convenus que je reviendrai découvrir ce bel engin. Coup de chance, Julien dispose actuellement de deux exemplaires, le modèle orange précédemment cité, et un doré dont il m'a dit le plus grand bien. Mais les deux sont sur le départ, et il me faudra venir rapidement. Rendez-vous pris, je constate très vite que j'ai bien fait. Les deux autos sont là, splendides. Ma préférence va toutefois à la dorée dont la teinte tirant sur le marron est typique des *seventies*. Je m'approche, et remarque d'emblée le joli logo « Puma GT 1600 ». Police de caractères du nom du modèle, mention de la finition en rouge, l'ensemble rappelle furieusement les Taunus TC contemporaines. Pourtant, et même si Puma a désigné un coupé puis un SUV chez Ford, cette GTE ne doit rien au géant américain. Mais alors, quelle est son origine ?

Italo-germano-brésilienne

Au départ, il y a un certain Genaro « Rino » Malzoni. Italien de naissance et fermier de son état, il rêve de produire sa propre voiture de sport. En 1964, il fonde avec trois passionnés la société Lumimari (nom formé à partir des prénoms des quatre



Sportive, basse, élégante, racée… la ligne de la Puma GT est une franche réussite. En prime, vous n'en croiserez pas tous les jours !



À bord, la finition soignée et les garnitures de bonne facture surprennent en bien. S'agissant d'un modèle de petite série, il y a de quoi être impressionné.



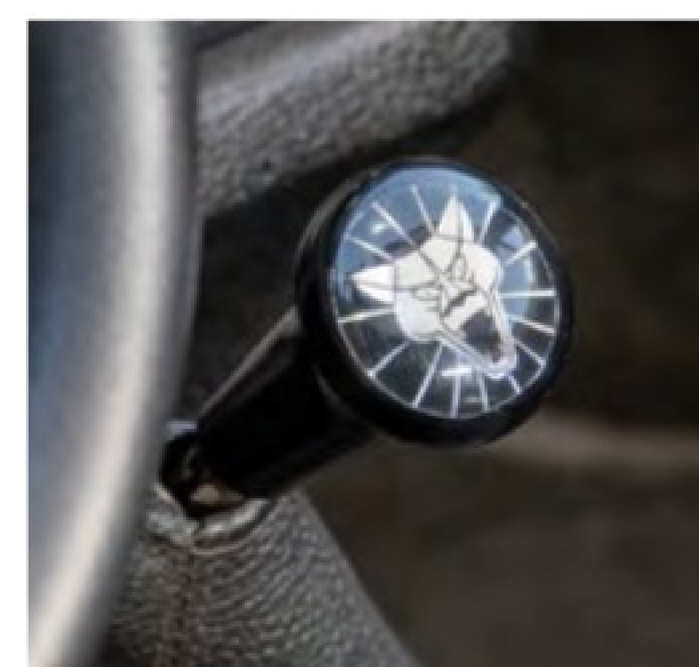
Avec une zone jaune débutant à 4500 tr/mn et une rouge à 5000 tr/mn, le quatraplat VW ne renie pas ses origines modestes…



Il ne vous rappelle rien ce logo ? Allez jeter un œil sur celui d'une Ford Taunus des années 70, vous me direz si vous ne leur trouvez pas un petit air de famille !



La planche de bord, rembourrée, accueille une radio d'époque : nous sommes dans une mini-GT et non une sportive pure et dure.



Le levier de vitesses est surmonté d'un pommeau arborant fièrement le logo de la marque. Joli, mais peu informatif sur la grille !

comparses), qui dévoile la Malzoni GT. Deux ans plus tard, la marque est rebaptisée Puma alors qu'apparaît la première Puma GT. Bémol, châssis et moteur sont signés DKW, dont le nom vient de disparaître en Europe. Si la marque subsiste en Amérique du Sud sous licence, la fourniture des bases qui servent à la Puma pose rapidement problème. Puma se tourne alors vers Volkswagen, qui a racheté DKW en 1964 et est fort bien implanté au Brésil. Ce qui va nécessiter quelques adaptations. Car la Puma-DKW est une traction à moteur avant. Sauf que chez VW, l'heure est encore au tout-à-l'arrière! La base retenue est celle d'une Karmann Ghia raccourcie, le moteur est le 1500 refroidi par air (60 ch SAE) que l'on retrouve sur certaines Coccinelle dans nos contrées. Dès 1970, il laisse la place à un 1.6 plus puissant de 10 chevaux, tandis que le modèle est vendu à l'export (d'où le E, pour export, ajouté à la fin de GT). C'est cette configuration que nous retrouvons aujourd'hui…

De l'extérieur, le cocktail est plus que séduisant! Alpine, CG, Ferrari, Aston Martin, Jaguar ou encore Maserati: la liste des noms ayant inspiré le dessin de l'auto est pour le moins prestigieuse. L'auto est belle, très belle, et ce quel que soit l'angle sous lequel on la regarde. Et si la mécanique puise largement dans la banque »



Inutile d'espérer installer deux personnes à l'arrière, fussent-elles des bambins. Mais pour quelques bagages, cela fera parfaitement l'affaire.



À l'avant, l'espace sous le capot est encombré par la roue de secours et le réservoir d'essence. Si vous souhaitez y mettre des objets, prévoyez des choses plates qui ne craignent pas grand-chose !

qualités
Sa ligne splendide, votre voisin n'aura jamais la même, la disponibilité des pièces mécaniques…

défauts
Mais aussi la rareté des pièces spécifiques, ses aspects pratiques ?

» d'organes VW, la carrosserie est spécifique. Seuls les feux arrière sont partagés avec la Saab Sonett III (qui l'avait vu ?).

Artisanat d'art

L'ouverture de la porte réserve une excellente surprise. Après m'être glissé sous le pavillon, très bas, je découvre un intérieur construit avec soin. Les matériaux sont de belle facture, les assemblages plutôt sérieux. Certes, c'est aussi gai qu'un contrôle fiscal, mais l'ensemble a de quoi surprendre. Il semble toutefois que certains exemplaires aient eu droit à un simili rouge assorti à la moquette. En tout cas, moi qui m'attendais à un habitacle façon Alpine A310 ou CG 1200, pour ne citer qu'elles, j'avais tout faux. Le dessus de la planche de bord est rembourré, le bandeau situé en dessous affiche un grain séduisant. Dans le détail, si on dénombre une multitude de vis apparentes (d'origine), on ne peut qu'admirer le soin apporté à la réalisation. Une déception : l'absence totale de rangements, le seul espace accessible, mais à la vue de tous, étant situé derrière les sièges avant.
Pommeau de vitesses, volant, boîte à gants, fond de compteur, le logo et la mention Puma sont omniprésents, renforçant l'impression de sérieux. L'instrumentation apparaît complète, l'autoradio d'époque ajoute une touche charmante. Seul regret, l'absence de chauffage. Peut-être était-il facturé en sus à l'époque, certains exemplaires possédant une molette de commande entre le levier de vitesses et celui du frein à main. Ah, j'oubliais un

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres à plat, 8 S
Cylindrée	1 584 cm³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	70 ch SAE à 4 800 tr/mn
Couple	12,4 mkg à 2 500 tr/mn
Alimentation	Deux carburateurs
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle à 4 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus AV & AR	185/70 R14
Dimensions L × l × h	3,97 × 1,9 × 1,16 m
Poids	680 kg
Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	13 s
Conso. moyenne	9 l/100 km
Réservoir	40 l
Coffre	NC

pour en savoir plus

LIVRES
- *Puma, Models, Types, History*, Thomas Braun (en anglais)
- *Puma, Automobiles from Brazil and South Africa*, Thomas Braun et Pieter du Toit (en anglais)

REVUES TECHNIQUES
- *RTA* n° 400, ETAI (pour la partie châssis)
- *RTA* n° 465, ETAI (pour le moteur)

CLUBS ET FORUMS
- Flat4ever.com
- Gsdobrasil.com

PIÈCES DÉTACHÉES
- Mecatechnic.com



Assis au ras du sol, le conducteur s'amuse dans les enchaînements de virages, d'autant que l'auto ne prend quasiment pas de roulis.



L'auto apparaît aussi très élégante vue de l'arrière, avec deux demi-pare-chocs très fins et des feux arrière empruntés à Saab.



le budget

LA COTE	PUMA GTE (1970-1980)	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
10 000 €	25 000 €	34 000 €

Les transactions étant rares, il est difficile d'estimer avec précision l'engin. Dans tous les cas, assurez-vous que la carte grise mentionne bien Puma à la case constructeur. Et n'hésitez pas à faire appel à des sociétés spécialisées telles que GS Do Brasil pour vous aider à trouver la perle rare.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	NC	43 €
Tous risques*	NC	308 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

Pas de soucis côté mécanique, les moteurs VW étant communs à de nombreux modèles. En revanche, tout ce qui est spécifique pourra vous causer quelques migraines. Enfin, la carrosserie en polyester nécessitera peut-être de dégoter un bon spécialiste.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et 4 bougies	43 €
Courroie d'accessoires	15 €
Disques et plaquettes AV	105 €
Mâchoires et cylindres de roues AR	99 €
Amortisseurs AV/AR	210 €
Silencieux d'échappement	99 €
Kit de distribution	Pignons
Kit d'embrayage	NC
Phare avant	95 €
Feux arrière	40 €
Pneumatiques (× 2)	149 €

Moyenne des prix relevés sur Ebay.fr, Mecatechnic.com, Oscaro.fr et Allopneus.com

détail : avec mon mètre quatre-vingt, j'ai la tête dans le toit. OK, et ça donne quoi sur la route ?

Le tube du grenier

Difficile de renier le lien de parenté avec la fameuse Cox lorsqu'on démarre le moteur. Si la sonorité est sympathique, elle détonne un peu dans un coupé de cette classe. La graduation du compte-tours confirme le pedigree – disons roturier – du tournebroche. La zone jaune, un gimmick courant sur les italiennes, démarre à 4 500 tr/mn seulement, la rouge à 5 000 tours : des valeurs dignes d'un moteur diesel…

Les bras tendus, le dossier un peu trop incliné en arrière pour éviter d'accélérer une calvitie naissante, je saisis le sportif volant trois branches. La première se trouve moins à gauche qu'attendu, et se révèle assez courte. Bon point, le poids plume de l'auto lui confère une certaine nervosité. La deuxième et la troisième confirment cette bonne impression. Mais dans les deux cas, il faut viser juste : la seconde est presque au centre, l'emplacement sur la gauche étant celui de la marche arrière, tandis que la troisième va se chercher comme une cinquième. Petit bémol : j'espérais le rayon de braquage plus court. En montant en régime, la bande-son se fait plus rauque, ce qui n'est pas pour me déplaire. La direction apparaît assez franche, le confort viril mais correct. En passant la quatrième, assez longue, le moteur perd un peu de son enthousiasme. Surtout, la direction se fait plus légère. Au-delà de 100 km/h, le bruit envahissant et la désagréable sensation de ne plus savoir ce qui se passe sous les roues avant calment mes ardeurs. Sur le réseau secondaire, en revanche, le plaisir est réel. Le comportement est sain, l'auto agile dans les enchaînements de virages. Enfin, le freinage apparaît efficace sur le sec. Seul véritable défaut, les sièges sont plats comme la Beauce : en courbe, soit vous prenez appui contre la porte, soit contre un éventuel voisin ! Au final, voilà une auto qui allie une plastique de rêve avec les avantages d'une mécanique de très grande série. Le tout étant plaisant à conduire, voilà une alternative plus que crédible à certains coupés surcotés !



Les ouvertures au niveau du panneau de custode permettent d'alimenter le moteur en air frais. Cela ajoute aussi un côté positif à la ligne, mais ne favorise guère la visibilité de trois quarts arrière…



Julien, de GS Do Brasil

« GS Do Brasil est une société française, créée en 2015, spécialisée dans la recherche et la vente de véhicules classiques et de collection brésiliens. Nous bénéficions d'un réseau de collectionneurs et de passionnés dans la région de São Paulo, qui nous permet de dénicher des perles rares dans tout le Brésil, telles que cette Puma GTE de 1976. Nous avons également créé en 2017 une cellule de développement pour répondre aux demandes spécifiques de nos clients, et ainsi donner vie à leurs rêves. »



UN SAVANT COMPROMIS

Le principe d'une plastique avantageuse cachant des dessous roturiers (Alpine A110, CG 1200…) n'est pas nouveau, et se vend aujourd'hui, à des tarifs un brin excessifs. La Puma reprend le concept avec bonheur et sa ligne est à elle seule un motif d'achat. La sonorité du quatraplat peut surprendre, mais est le gage d'une excellente disponibilité des pièces et de tarifs doux. Bref, voilà un très bon moyen de se démarquer sans (trop) casser sa tirelire.

ESSAI

LAMBORGHINI 400 GT

Coucou, j'existe !

- Puissance maxi : 320 ch DIN
- Vitesse maxi : 270 km/h
- Cote : 450 000 €
- Production : 247 exemplaires (1966-1968)

Son principal défaut est d'être née entre une 350 GT, qui ouvre le premier chapitre de l'histoire Lamborghini, et l'ovni Miura. Dieu sait pourtant si la 400 GT mérite le détour. D'autant que ce V12 peut aussi se partager à quatre, grâce à sa petite banquette arrière qui la transforme en 2+2.

Texte : Jacques Warnery

Photos : Benjamin Asket - Virage Agency



Avouez tout de même qu'elle a un drôle de regard cette Lamborghini 400 GT. D'abord parce que ses deux paires de doubles phares ronds entourés d'un support chromé ovale sont plutôt atypiques. Ensuite parce que leur implantation semblant légèrement convergente évoque un strabisme particulièrement subtil. Loin d'être caricaturale, cette coquetterie infiniment moins grossière que celle d'une Morgan Aero 8 apparaît si discrète qu'elle n'est peut-être qu'une interprétation visuelle d'une imagination un tant soit peu fertile. Strabisme ou pas, ce fameux quatuor de globes reste pourtant le premier à exciter le nerf optique au moment de poser la rétine sur sa proue. Son regard n'est peut-être pas le plus envoûtant du genre et c'est bien normal: à la fin des années 60, bon nombre de prestigieuses GT génèrent des œillades plus fortes encore que celles de Sophia Lauren. Surtout quand elles sont italiennes! Il est en revanche bien plus réussi que celui de sa devancière 350 GT flanquée de deux drôles de phares ovoïdes, semblant tout droit chipés à une roturière Ford Taunus 17 M, sortie en 1960. Difficile au final de ne pas être sensible au charme de ces quatre billes si expressives qu'elles semblent vouloir vous glisser un de ces «Ne m'oubliez pas» particulièrement touchant.


La vocation de la 400 GT 2+2 n'a jamais été la compétition, mais on y retrouve de jolies roues fils avec moyeu central à papillon. Question de style avant tout.

GT ignorée

Il faut dire que la 400 GT n'est pas la première Lamborghini de cette époque à venir naturellement à l'esprit. À moins bien sûr de l'avoir bien plus tordu que la moyenne! Présentée au Salon de Genève 1964, sa devancière 350 GT dispose peut-être d'un regard étrange, mais c'est bien elle qui reste dans les mémoires pour avoir été la toute première Lamborghini de l'histoire. Qui aurait alors pu prévoir qu'après avoir installé des moteurs dans des tracteurs, Ferruccio Lamborghini allait se servir de ses bénéfices pour devenir un constructeur italien pratiquement aussi emblématique que Ferrari? Sans doute pas grand monde, sauf peut-être les rares privilégiés à l'avoir essayée. Pour avoir eu l'occasion d'un tête-à-tête avec une 350 GT à l'été 1965, le légendaire José Rosinski est alors convaincu de l'importance future de Lamborghini dans la construction automobile. L'histoire lui donnera raison au-delà de ses espérances les plus folles. Évolution de cette fameuse 350 GT, la 400 GT pointe le bout de ses quatre phares deux ans plus


Bien que la 400 GT 2+2 soit très différente des 350 et 400 GT, la partie arrière, scindée en deux, est très reconnaissable.



Les doubles optiques et les bossages dans leur prolongement rappellent la Chevrolet Corvette C1. Les premières 350 GT avaient opté pour un phare ovale, alors que le concept-car initial arborait des optiques rondes escamotables.

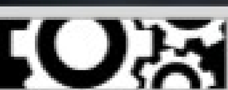


Conçu par Giotto Bizzarrini, ce V12 devait pouvoir, selon ses concepteurs, passer d'une cylindrée de 3,5 à 5 litres et se couper en deux pour devenir un six-cylindres équilibré.



tard au Salon de Genève 1966. Pas de chance pour elle, c'est une certaine Miura, alors encore en gestation qui lui vole la vedette. En dévoilant en 1965 le châssis de celle qui donnera des sueurs froides à Enzo Ferrari, puis sa carrosserie en 1966, Lamborghini se tire une balle dans le pied. Comment une simple évolution de la 350 GT peut-elle lutter face à une berlinette à moteur central qui démode d'un coup toutes les sportives de son temps ? La présence d'une banquette arrière pour en faire une 2+2 et le V12 qui passe de 3,5 à plus de 3,9 l et gagne 50 ch deviennent pratiquement anecdotiques par rapport au séisme qui s'annonce. Bien que les deux produits n'aient pas grand-chose à voir, une partie de la nouvelle clientèle de la firme au taureau tourne le dos à la 400 GT, pour mieux attendre cette révolutionnaire Miura.

Bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis. Il suffit de s'attarder sur ses lignes pour se rendre compte que cette 400 GT mérite amplement de sortir de l'oubli. Derrière son drôle de regard se cache un style singulier. Née sous le crayon de Franco Scaglione, sa carrosserie est ensuite profondément revue chez Touring qui gère sa fabrication. Les formes parfois tourmentées et les mini-feux arrière étonnent, mais l'ensemble dégage une belle harmonie. Au point de s'offrir quelques faux airs d'Aston Martin DB4 quand elle s'expose de trois quarts arrière en privilégiant son profil. Difficile de percevoir la subtile rehausse du pavillon, indispensable pour la transformer en 2+2. L'implantation d'une (petite) banquette destinée à accueillir deux mini gabarits (ou deux adultes suffisamment résilients) ne dénature pas les proportions initiales et c'est très bien ainsi. La présence de certains détails comme les vitres de custode très proches de l'emblématique Porsche 911 apportent une saveur toute particulière à ce tour du propriétaire. Le plaisir de la découverte est d'autant plus intense qu'il est rare. Avec environ 400 exemplaires produits sur sa courte existence, de 1966 à 1968, la 400 GT ne »



Tenir ce grand volant en bois et commander le levier de vitesses de la même matière vous renvoient au beau milieu des années 60, à une époque où la conduite demandait un minimum d'efforts physiques.

LA TECHNIQUE	
Moteur	V12, 24 soupapes
Cylindrée	3 928 cm³
Puissance fiscale	23 CV
Puissance maxi	320 ch DIN à 6500 tr/mn
Couple	396 Nm à 4500 tr/mn
Alimentation	Six carburateurs double-corps
Transmission	Aux roues arrière, boîte 5 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV & AR	205/70 VR15
Dimensions L × l × h	4,46 × 1,73 × 1,29 m
Poids	1 300 kg
Vitesse maxi	270 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	27,2 s
Conso. moyenne	22 l/100 km
Réservoir	87 l
Coffre	215 dm³



Pour ne pas encombrer la console centrale, ni ébranler la concentration du conducteur, l'autoradio est situé devant le passager.

››› court pas les rues. Un *speed dating* en sa compagnie fait donc partie de ces moments privilégiés qu'il convient d'apprécier à leur juste valeur.

Vamp de l'asphalte

Dans 400 GT, il y a GT. Autrement dit, du Grand Tourisme qui transpire par toutes les pores du cuir qui recouvre une grande partie de son habitacle! Cette planche de bord ornée de ces fameux compteurs délicatement cerclés de chromes résume tout le charme des *sixties*. Derrière ses proportions proches de celles d'un frigo de minibar, la console centrale comprend notamment quatre manomètres et une multitude de fonctions accessibles via de très élégants interrupteurs à bascule et une commande de vitres avant électriques, s'il vous plaît! Installé dans un siège dont la hauteur symbolique du dossier évoque davantage un fauteuil de barbier, le conducteur manque cruellement de maintien, mais profite d'une multitude d'indications à disposition devant lui: jauge d'essence, température d'eau et d'huile, ampérage de la batterie, mais aussi pression d'huile nichée en plein milieu du tableau de bord. S'y ajoutent également deux grands compteurs qui excitent l'imagination. Un tachymètre gradué à 300 km/h et une zone rouge fixée à 7000 tr/mn, ce n'est guère commun en 1966, même si l'optimisme transalpin prête souvent à sourire! Cette pléthore d'informations signale la présence d'un passager de choix niché sous son long capot. Je parle bien sûr de ce fameux V12 Bizzarini qui donne une saveur toute particulière à ce fameux quart de tour de clé, installé ici au milieu de la partie basse de la console centrale. Le réveil de ce superbe bloc coiffé par deux doubles arbres à cames en tête et de six carburateurs double-corps apparaît presque discret par rapport à l'idée que l'on peut s'en faire. Une fois à température, il dévoile un tempérament soyeux qui rappelle les incomparables bienfaits de la plus noble des architectures moteur. Les premières évolutions sur un terrain urbain un peu trop étriqué pour cette altière GT nécessitent un minimum d'implication. Le minuscule petit rétroviseur extérieur rond monté sur notre modèle apparaît plus décoratif que réellement utile dans la vraie vie. Heureusement que la vision panoramique correcte permet de s'en passer, à condition d'y mettre un peu du sien. L'embrayage ferme impose un minimum d'effort, mais la légendaire souplesse du V12 limite la manipulation de ce superbe pommeau en bois. Sans être aussi douce que ses contemporaines, la commande de boîte aux longs débattements n'impose pas une poigne de bûcheron. En revanche, le grand volant en bois orné du mythique taureau de combat dans sa partie centrale nécessite tout de même un minimum d'huile de coude. Dans cet environnement urbain hostile où le bloc Bizzarini se sent comme un lion en cage, le confort étonne pour une GT de cette époque. Point de sautillement du pont arrière à la moindre irrégularité, mais un amortissement plutôt prévenant qui ménage les lombaires. Le secret de ce confort tient dans sa suspension à quatre roues indépendantes. Elle garantit aussi un comportement de très haute volée et une précision qui en firent une des GT les plus exceptionnelles de son ère. D'autant que son freinage jugé excellent pour l'époque permet d'en profiter suffisamment. La balade d'aujourd'hui est hélas un peu courte pour exploiter l'intégralité de ses qualités routières. Elle est en revanche suffisamment longue pour se rendre compte qu'avec une telle mécanique, la 400 GT adore les grands espaces. Son infatigable allonge et sa sonorité raffinée donnent immédiatement envie de traverser la France derrière ce grand volant en bois et ce long capot qui semble vouloir dévorer la route.

Entièrement restauré, l'habitacle de cette 400 GT est une invitation aux longs trajets, mais les passagers arrière manquent tout de même cruellement d'espace, comme à bord de tout bon 2+2 qui se respecte !





L'amortissement est prévenant et le confort étonnamment bon pour l'époque.

Un grand merci à Charles Collin de Cecil Cars pour le prêt de cette magnifique Lamborghini 400 GT.

fan des 60's

FIAT 1300
Une élégante européenne

La 1300 est une « voiture moyenne de classe » par sa qualité au-dessus de la normale dans la catégorie des voitures de cylindrée moyenne, qui répondent aux besoins et aux goûts d'une vaste clientèle d'automobilistes. La voiture moyenne, de dimensions raisonnables par définition, facilement maniable en ville et pour le stationnement, présente toujours une économie à l'achat et dans son utilisation par rapport aux voitures plus volumineuses. Mais, au plus haut point du progrès sur le plan de la mécanique et de la carrosserie, la 1300 peut offrir des prestations, un confort, une élégance, qui sont généralement le propre d'automobiles plus puissantes.

La 1300 devient aussi une 1500 (avec la même carrosserie) par l'adaptation d'un moteur d'environ 1500 cm³ de cylindrée, si l'on désire une vitesse plus grande et une meilleure accélération.

1300 ou **1500**, ce modèle nouveau et très moderne prend place entre les **Fiat 1100** et les **Fiat 1800 B - 2300**.

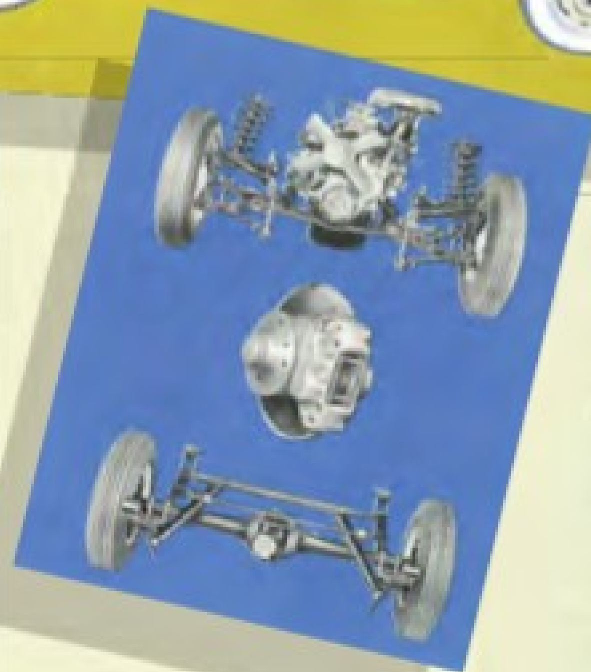




La classe à l'italienne

Exportée dans la Communauté économique européenne et produite dans plusieurs pays en dehors de l'Italie dont l'Espagne et la Yougoslavie, la berline moyenne Fiat reprend partout le même slogan d'une « voiture de classe ». Une façon de mettre en exergue son style agréable inspiré par des modèles américains comme la Chevrolet Corvair, tandis que la version L reprend des ailerons d'européennes telles que la Peugeot 404 ou la Morris Oxford « Farina ». Pourtant le styliste n'est pour rien dans ses lignes, dessinées en interne.





Une conception éprouvée

La brochure ne cache rien des organes mécaniques de la 1300 - 1500, même si sa conception n'a rien de très moderne en 1961 : elle reçoit en effet encore un essieu rigide suspendu par des lames à l'arrière et un moteur avec vilebrequin à trois paliers. Seuls éléments novateurs pour l'époque : les freins à disques à l'avant et des trains roulants graissés « à vie », ce qui limite cette procédure fastidieuse à l'arbre de transmission.





Les poupées russes

Lancée en 1963 la version 1500 L réclamée notamment par les taxis n'est rien de plus qu'une 1800 à moteur quatre cylindres, reconnaissable à ses montants de portes non chromés. « À la gamme du modèle 1300 – 1500 s'ajoute la 1500 Longue, plus spacieuse, plus confortable et plus économique – 6 personnes et leurs nombreux bagages. » Au même moment, la gamme des berlines Fiat est chapeautée par la 2300, qui reprend elle-même très largement la carrosserie des 1800 !

- 1500

Avec sa ligne à ailerons moderne et ses mécaniques brillantes, la berline Fiat 1300 - 1500 profite de l'ouverture du marché européen pour connaître un succès certain hors des frontières italiennes.

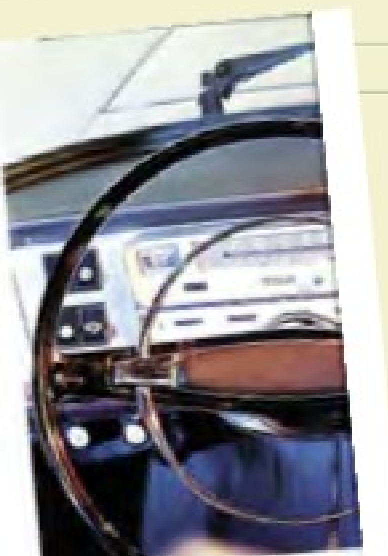
Par Camille Pinet

Luxe assumé

Face à des françaises austères, la Fiat 1300 – 1500 fait valoir un intérieur soigné pour l'époque avec son haut de planche de bord rembourré, ses sièges séparés avec dossiers inclinables en série, ses cendriers à l'avant et aux places arrière. L'équipement est également particulièrement riche pour l'époque avec le feu de recul, le chauffage et l'allume-cigare en série et même en option un autoradio amovible, capable de fonctionner sur piles en dehors de la voiture !













Va comprendre, Carlo !

Le lancement de la BC en 1964, qui ne remplace aucun modèle, ajoute encore un peu plus de confusion dans la gamme des berlines Fiat : « La Fiat 1500 est bien une nouvelle voiture. Encore plus belle et plus grande, son empattement plus long de 8 cm lui confère une ligne plus élégante que celle de ses sœurs aînées et un confort plus spacieux. » À cette époque, la gamme 1300 - 1500 compte donc trois longueurs de carrosserie : 4,03 m pour la courte, 4,13 m pour la BC et 4,48 m pour la 1500 L !

LES DATES CLÉS

1961 En avril, présentation des 1300 et 1500 en versions berlines. La première reçoit un moteur 1300 de 65 ch et la seconde un 1500 de 72 ch SAE. En novembre au Salon de Turin, la version break Familiale est dévoilée.

1963 En novembre, présentation d'une nouvelle version 1500 Longue qui reprend l'empattement des 1800 six cylindres avec freins à disques à l'avant et, à l'arrière, double circuit de freinage. La suspension arrière est modifiée sur tous les modèles courts avec suppression de la barre antiroulis et nouvelles fixations des ressorts et amortisseurs.

1964 En novembre, présentation d'une nouvelle version 1500 BC avec moteur poussé à 83 ch SAE. Son empattement est rallongé, elle reçoit une nouvelle calandre, des butoirs de pare-chocs renforcés et des nouveaux feux à l'arrière. La planche de bord est modernisée et le volant changé.

1965 En mars, la 1500 Longue reçoit le moteur de 83 ch. En juillet, la 1500 reçoit des nouveaux sièges et la BC un nouveau cerclo-avertisseur.

1966 La 1300 est arrêtée en octobre.

1968 La production de la 1500 L, dernier modèle disponible depuis juin 1967, est arrêtée en Italie, mais se poursuit jusqu'en 1968 en Allemagne, 1972 en Argentine et 1979 en Yougoslavie.



AMC MATA

SAUVÉE DE L'OUBLI

Issue de la gamme Rambler puis American Motor, la discrète AMC Matador adopte sa dénomination définitive en 1971. Une gamme dont on retient surtout le tardif et extravagant coupé de 1974.

Par Camille Pinet





Les aléas de la modernité

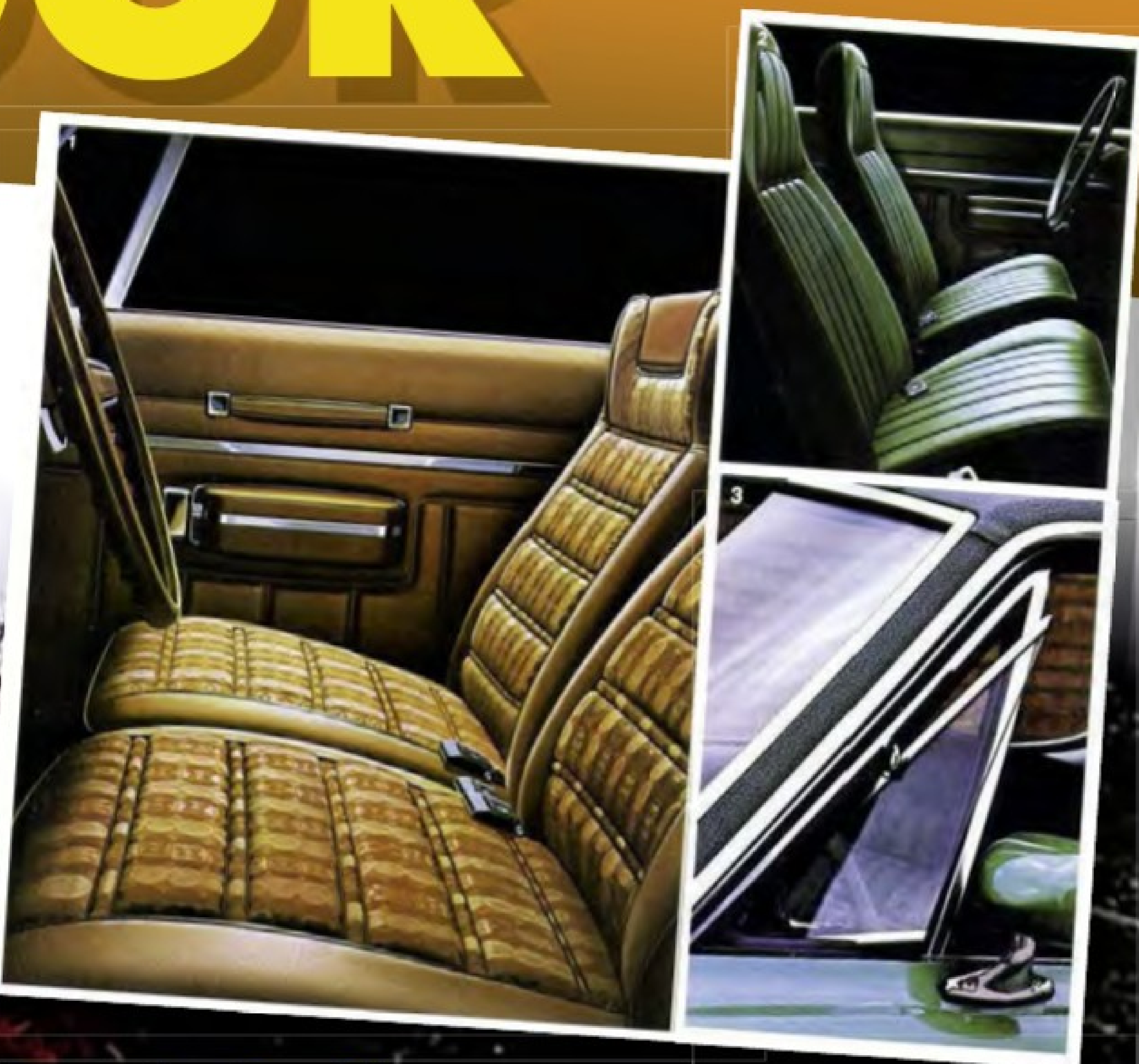
Nouvelle marque, nouveau nom de modèle : l'AMC Matador fait l'objet d'une campagne de lancement appuyée en 1971, mais il ne s'agit pas réellement d'une nouvelle voiture. Dotée d'une carrosserie monocoque, contrairement à la plupart de ses concurrentes américaines, l'AMC Rebel qui lui sert de base ne peut être intégralement redessinée tous les ans. Un inconvénient sur un marché où l'obsolescence est créée par le style.



Changement de braquet

Le changement de style de 1974 pour la berline ne répond pas seulement à la nécessité de satisfaire aux nouvelles normes sécuritaires américaines. Avec la disparition de l'Ambassador, la Matador devient en effet le sommet de la gamme AMC, et doit assumer à la fois le rôle de « mid-size » et « full-size ». Un costume un peu trop grand pour un modèle en fin de carrière, dont les ventes s'écroulent jusqu'à sa disparition en 1978.

DOR



Pour les familles

« La Matador a été conçue pour vous offrir plus que ce que vous attendez d'une familiale luxueuse : de la place et du confort pour six personnes, de la moquette, des sièges rembourrés à l'avant et à l'arrière, un allume-cigare et des cendriers. » La Matador vise avant tout une clientèle familiale à laquelle elle offre une habitabilité supérieure à la moyenne des « mid-size », catégorie de voitures moyennes aux États-Unis, des suspensions à ressorts hélicoïdaux et un choix de motorisations très large.

LES DATES CLÉS

1971 Pour la nouvelle année-modèle américaine, AMC lance la Matador, étroitement dérivée de l'AMC Rebel, ex-Rambler Rebel dont le millésime 1968 a été diffusé au compte-goutte par Renault. Elle est proposée en berlines 4 portes, 2 portes avec hard-top et break, avec deux 6-cylindres 3.8 et 4.2, et quatre V8 5.0, 5.9 à double ou quadruple carburateurs et 6.6 (135 à 330 ch SAE).

1972 Les premières mesures antipollution entraînent la dégringolade des puissances (100 ch à 235 ch SAE). Pour cette nouvelle année-modèle, la calandre est modifiée. La berline et la 2-portes perdent leurs baguettes latérales.

1973 Peu de modifications pour le nouveau millésime, sinon encore une nouvelle calandre.

1974 L'esthétique de la Matador évolue en profondeur pour intégrer les nouvelles normes de sécurité. La berline et le break reçoivent un avant plus proéminent, des pare-chocs imposants et un arrière redessiné. La version 2 portes est remplacée par un coupé au style plus radical, qui fait une apparition dans James Bond cette année-là dans *L'Homme au pistolet d'or*.

1975 Le 6-cylindres 3.8 est retiré. Le 4.2 qui développe désormais 110 ch SAE n'est pas disponible en Californie. Le 6.6 n'est plus disponible que pour la police et les flottes. La puissance des V8 5.0 et 5.9 tombe à 150 ch et 175 ch SAE. La berline reçoit de nouveaux feux horizontaux, et un pack d'équipement Brougham est proposé sur la berline et les breaks.

1976 Un pack décoratif Barcelona est proposé sur le coupé avec un habillage épais des custodes en vinyle et caisse biton. Nouvelle baisse de puissance pour le 6-cylindres qui passe à 95 ch SAE et pour le « petit » V8 qui passe à 120 ch SAE. Le 5.9 est désormais décliné en 140 et 180 ch SAE.

1978 L'option Barcelona est proposée sur la berline, avant l'arrêt définitif de la production de tous les modèles.



Un break de talent

Avec ses décors façon bois très à la mode durant les années 60 et 70, le break Matador révèle d'autres talents : sa capacité à transporter jusqu'à 8 personnes grâce à sa troisième banquette dos à la route et sa porte de coffre équipée d'une vitre électrique qui peut s'ouvrir vers le bas ou latéralement. Un vrai « Station Wagon » à l'américaine, auquel toute la gamme de motorisations, y compris les plus gros V8, est ouverte.





L'extravagance en étendard

Pour se faire remarquer, le groupe AMC lance à partir du milieu des années 70 des modèles au style particulièrement original imaginé par le designer maison Dick Teague, comme la Pacer. Le coupé Matador de 1974, qui remplace une version beaucoup plus sage disponible depuis le lancement, s'inscrit dans cette tendance avec succès : sur un segment en déclin, il se vend bien mieux que la berline et le break lors de la première année de commercialisation. Il s'agit néanmoins d'un feu de paille, les années suivantes se révélant médiocres.





Elle prend son indépendance

Alors que certaines compactes à trois volumes comme l'Opel Kadett conservent leur nom d'origine, Volkswagen fait le choix de faire de la Jetta un modèle totalement séparé de la Golf. À aucun moment, le nom de la compacte n'apparaît dans le catalogue et pourtant les deux autos, hormis la face avant, sont identiques jusqu'aux portes arrière comprises. Seule véritable différence bien sûr, la malle rapportée et la longueur, qui passe de 3,82 m à 4,20 m : un vrai changement de catégorie.

VOLKSWAGEN JETTA

UNE MALLE POUR UN BIEN

Introduite tardivement après la Golf dont elle dérive étroitement, la Jetta se taille pourtant rapidement une carrière commerciale enviable grâce à son succès aux États-Unis.

Par Camille Pinet





Parti pris surprise

Avec son esthétique de Golf à coffre, la Jetta semble étudiée pour séduire une clientèle traditionnelle. Pourtant, les publicitaires choisissent le parti pris inverse dans la campagne de lancement et les catalogues. Ils évoquent une « ligne à l'allure musclée », un « véritable poste de pilotage », « le plaisir de conduite retrouvé », « un nouveau souffle » et même son agilité, sa férocité « tel un fauve ». Pourtant, la berline reprend très exactement les motorisations et la planche de bord de la Golf qui n'a pas droit à pareil traitement dans ses catalogues.



Une familiale accomplie

« Dans la Jetta on peut respirer ; bouger, se relaxer, sans demander la permission à son voisin […]. La Jetta vous offre une vraie soute à bagage de 630 litres, de quoi partir en vacances avec tout le nécessaire et même le superflu. » Si la berline repose sur la même plateforme et donc le même empattement que la Golf, elle dispose d'une banquette arrière spécifique voulue plus confortable grâce aux appuis-tête intégrés, ses garnissages spécifiques et son dessin « anatomique ».



Le summum de la technique.
Si la Jetta doit son succès à sa ligne, à sa sécurité, à son confort, elle le doit aussi et avant tout à sa prodigieuse mécanique. Ce qui n'est d'ailleurs pas une surprise.
D'abord la Jetta est une Volkswagen. Ecrasons au passage une larme à la mémoire de la célèbre Coccinelle: 40 années d'existence, 20 millions d'exemplaires vendus!
Mais la Jetta est aussi la plus récente des Volkswagen. Cela signifie qu'elle a non seulement profité des tout derniers développements de la technologie, mais qu'elle a aussi eu le temps (la malicieuse!) d'étudier les erreurs et les tâtonnements de ses concurrentes pour en tirer de profitables leçons. Voilà pourquoi la Jetta est considérée aujourd'hui comme un chef-d'œuvre d'efficacité, de robustesse et de précision. Un peu comme la montre suisse de la mécanique automobile. Mais ouvrons un peu le boîtier.
Transmission: traction avant, roues indépendantes, direction auto-stabilisante, jambes de force à l'avant, bras oscillants et stabilisateurs à l'arrière. Un ensemble qui obtient les meilleurs scores de tenue de route dans la presse spécialisée.
Freinage: un double-circuit en diagonale avec disques à l'avant, tambours auto-réglants à l'arrière et servo-frein. Ce qui se fait de mieux à l'heure actuelle.
Boîte de vitesses: deux boîtes à 4 rapports: une boîte normale (Jetta 60 CH), une boîte économique à rapport long 3+E (Jetta 60 CH Formel E), deux boîtes à 5 rapports: une boîte économique 4+E (Jetta essence 85 CH et Diesel 54 CH), une boîte sportive (Jetta 110 CH). Deux solutions sur mesure, quel que soit votre tempérament.
Moteurs. Quatre routiers-sprinters avec arbre à cames en tête, comme les Formule 1. Deux moteurs à l'essence ordinaire: 60 CH – 7 CV et 85 CH – 7 ou 9 CV. Un Diesel: 54 CH – 5 CV. Enfin une «bombe» de 110 CH – 8 CV, dont les exploits vous sont relatés pages suivantes.
4 5

Privée de pub

À son lancement, la Jetta est bien proposée en versions 4 portes mais aussi 2 portes. Cette dernière est pourtant assignée au rôle d'entrée de gamme appauvrie, disponible avec un seul niveau de finition et un seul moteur et n'a même pas droit à une illustration sur le catalogue. Ce dernier préfère illustrer les gammes intermédiaires CL et GL, plus dignes de l'image qu'il souhaite donner. La 2-portes disparaît d'ailleurs purement et simplement du catalogue en 1983.

LES DATES CLÉS

1979 La Jetta est présentée au Salon de Francfort en septembre.

1980 La commercialisation en France intervient en juillet, avec trois moteurs : 1.3 60 ch boîte 4, GLS 1.5 70 ch disponible avec boîtes 4 ou 5 rapports ou automatique, et enfin GLI avec moteur de la Golf GTI. Carrosserie 2 portes uniquement disponible avec le moteur 1.3 et finition de base Speciale. La 4-portes 1.3 est disponible en N et L.

1981 Apparition en février du moteur diesel de 54 ch en finitions N, L ou GL. En mars, Formule E avec boîte longue disponible avec le diesel ou un moteur essence 1.1 54 ch. En juillet, la gamme est remaniée, la 2-portes prend l'appellation C et toute la gamme reçoit un équipement enrichi d'un pare-brise feuilleté, de **phares à iode** ⚠, d'un couvercle de boîte à gants et d'appuis-tête intégrés à l'arrière. La version L devient CL et la GLS, GL. Le moteur 1.5 est remplacé par un 1.6 de 85 ch.

1982 En juillet, nouveau moteur 1.8 de 112 ch sur GLI et nouvelle version turbo diesel de 70 ch.

1983 En juillet, la gamme est à nouveau remaniée : la 2-portes est abandonnée, les CL, GL et GLI sont remplacées par les LX, TX et TXI.

1984 La Jetta 1 est remplacée par la 2 en avril sur le marché français.

Presque GTI

La Jetta 1 GLI a droit aux mêmes moteurs que la Golf GTI, sans restriction. Pourtant, sa présentation apparaît plus discrète que celle de la compacte, seule autorisée à porter un spoiler à l'avant et un liseré rouge autour de sa calandre. Il s'agit de ne pas galvauder le sigle, même si ses mérites sont longuement promus dans la brochure : « Ce n'est qu'en débridant d'un tour de clé les 110 ch du moteur à injection que vous rappelez brusquement que la GLI est une des reines du grand tourisme rapide. »



⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

fan des 90's

OPEL FRON

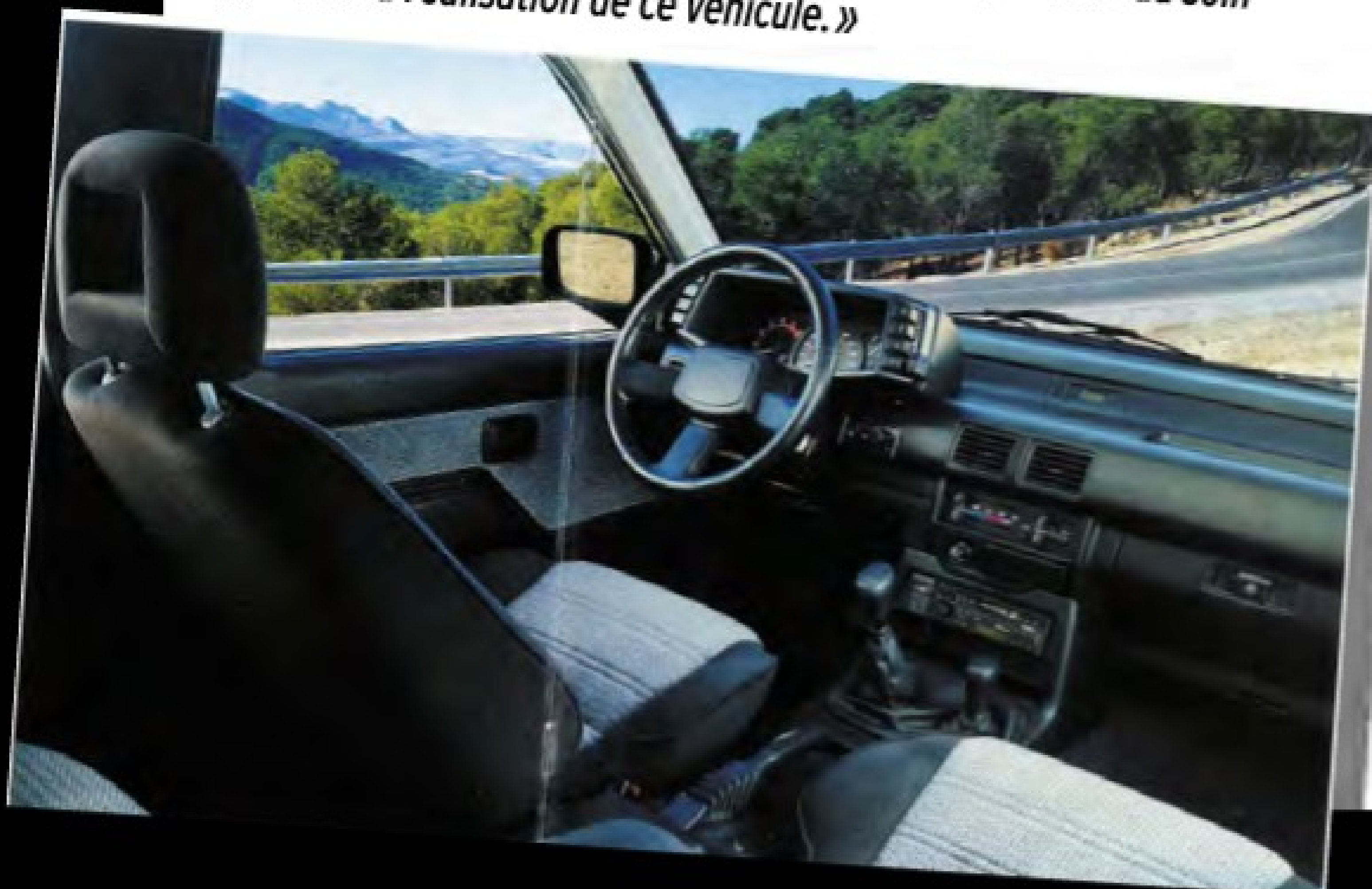
UN JAPONAIS BIEN DÉGUISÉ

Bon à tout faire

Dans la continuité des Range Rover, les 4×4 s'inventent au début des années 90 une vocation de modèles polyvalents malgré leurs dessous rustiques. Le Frontera n'échappe pas à la tendance et est présenté dans la brochure dans un univers urbain et avec des mannequins en pleine séance photo devant une fontaine. Et l'argumentaire d'appuyer le propos : « Grâce à la position surélevée, vous dominez la route en toute sécurité ; direction assistée et rayon de braquage réduit font de l'Opel Frontera une véritable voiture de ville ; moquette intérieure, vitres teintées et équipements très riches, le 4×4 devient tout confort. »

Nippon ni mauvais

Si Opel a pu installer ses moteurs sous le capot du Frontera, sa planche de bord reste jusqu'en 1996 celle dessinée par Isuzu. On reconnaît le style japonais austère, les étonnants boutons placés autour du tableau de bord et les assemblages approximatifs visibles même sur la photo de presse. Elle n'empêche pas l'argumentaire d'affirmer que « monter à bord de l'Opel Frontera, c'est entrer dans un monde d'ergonomie et de confort. Le tableau de bord, équipé d'instruments analogiques parfaitement lisibles, atteste du soin apporté à la réalisation de ce véhicule. »





Casquette ou galurin ?

Le Frontera 3 portes se savoure en deux versions : Sport à hard-top et Cabrio. Ce dernier a les faveurs des publicitaires qui décrivent ses nombreuses possibilités, à commencer par celle de pouvoir retirer les vitres latérales et la lunette souple grâce à des fermetures Éclair. Un rangement est même prévu dans l'envers du portillon de coffre pour les ranger ! La version hard-top, la moins coûteuse, se contente pour sa part d'une vitre de toit démontable, la structure en plastique restant fixée à la carrosserie.

TERA 1

Pour profiter de la mode du 4×4 qui bat son plein au début des années 90, Opel emprunte à Isuzu son Rodeo non vendu en Europe. Une opération aussi économique que réussie sur le plan commercial. *Par Camille Pinet*

LES DATES CLÉS

1992 Trois ans après l'Isuzu Rodeo au Japon, le Frontera est commercialisé en France en juillet : 3 portes, empattement court et hard-top dénommé Sport (2.0i 115 ch essence) et 5 portes, empattement long, Frontera (2.4i 125 ch essence ou Turbo Diesel 2.3 de 100 ch). Le 3-portes est décliné en finitions Sport et Pack Style et le 5-portes en Frontera et Pack Style.

1993 La motorisation 2.4i est supprimée en juillet et la dotation Pack Style est remplacée par trois packs : Phares, Élégance et Confort.

1994 Nouvelle version Cabrio sur base 3-portes avec capote à la place du hard-top en août. Lancement de deux séries spéciales pour le 5-portes avec peinture métallisée, roue de secours à l'extérieur et jantes alliage, auxquels s'ajoutent le pare-buffle et les projecteurs additionnels sur l'Indiana et le climatiseur et la sellerie cuir sur le Cool Line.

1995 Important restylage en avril. Il troque ses ressorts à lames à l'arrière contre des ressorts hélicoïdaux, reçoit des roues de 16 pouces au lieu de 15 et des disques à l'arrière. Il renonce au 2.3 TD de 100 ch au profit d'un 2.8 TDi de 113 ch et peut recevoir un 2.2 16V inédit. La gamme est partiellement remaniée en Cabrio, Sport pour le 3-portes, et Long et Long CDX pour le 5-portes.

1996 En juillet, la planche de bord est redessinée et le 2.8 TDi remplacé par un 2.5 TD de 115 ch.

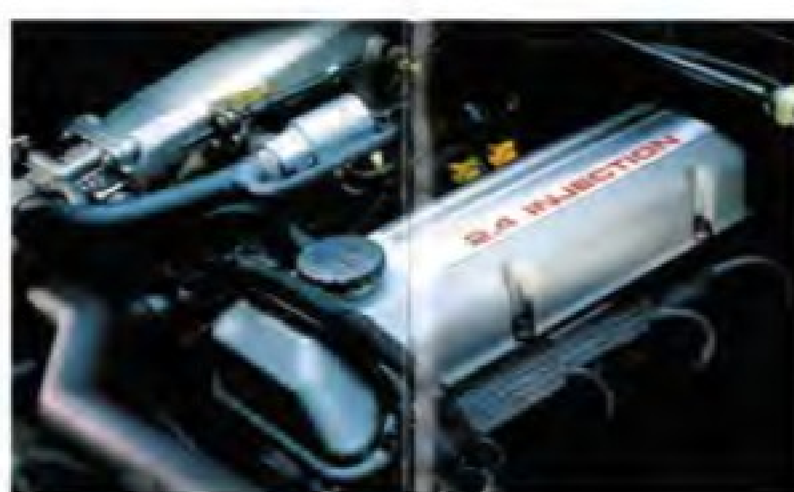
1998 En juillet, le Frontera est remplacé par une nouvelle génération.

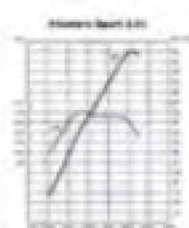
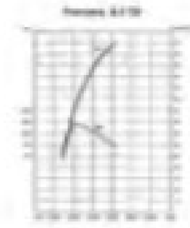





Moteurs maison

« Les recherches des ingénieurs Opel ont permis de privilégier les performances du moteur sans provoquer de vibrations » : même si le Frontera est un clone, il fait l'objet d'une adaptation à l'Europe, où il est construit dans l'usine britannique de Luton. Sous le capot, ce sont bien des mécaniques Opel qui prennent place au lancement, les 2.4 essence et 2.3 diesel étant issus de l'Omega, tandis que le 2.0 provenait de la Vectra. Seul le six-cylindres diesel 2.8 proposé durant seulement deux ans est une production Isuzu.




Un 4×4 à l'ancienne

*« Tous les modèles Frontera disposent d'une traction intégrale enclenchable à volonté et d'une démultiplication tout-terrain. » Au début des années 90, l'heure n'est pas encore aux SUV, même si les 4×4 n'affichent plus la rudesse d'antan. Avec sa gamme courte et sa transmission non permanente très traditionnelle, le Frontera offre le minimum alors acceptable dans la catégorie tandis que le modèle trois portes dispose encore de **moyeux débrayables** manuellement, une technique déjà ancienne pour l'époque.*

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

COMMENT GRAISSER LA MÉCANIQUE

Si dans des temps anciens on parlait de vidange-graissage, ce n'est pas un hasard. Sur une voiture ancienne, disons antérieure aux années 80, chaque remplacement de l'huile moteur et du filtre s'accompagnait du graissage de certains éléments mécaniques. Une opération à ne pas oublier aujourd'hui et à faire tous les 5000 à 10000 km pour s'assurer d'une bonne longévité.

Par Jérôme Fombelle. Photos : Florian Grout et Yann Lefebvre



En supplément de la vidange et du remplacement du filtre à huile (ou du nettoyage de la crépine), le graissage fait partie intégrante de l'entretien d'une voiture ancienne. Le plan de graissage, les emplacements et les intervalles sont indiqués dans le manuel d'entretien et la revue technique.

Usez de la pompe à graisse

Commencez par faire le tour de l'auto et notez tous les endroits comportant un graisseur, une petite boule située près d'une articulation (cardans, arbre de transmission, rotules de direction et pivot, roulements). Puis connectez-y



❶ Nettoyez

Décrassez au maximum l'endroit à l'aide d'un nettoyeur haute pression. L'idéal est de lever le véhicule et de démonter les roues, pour en faciliter l'accès.



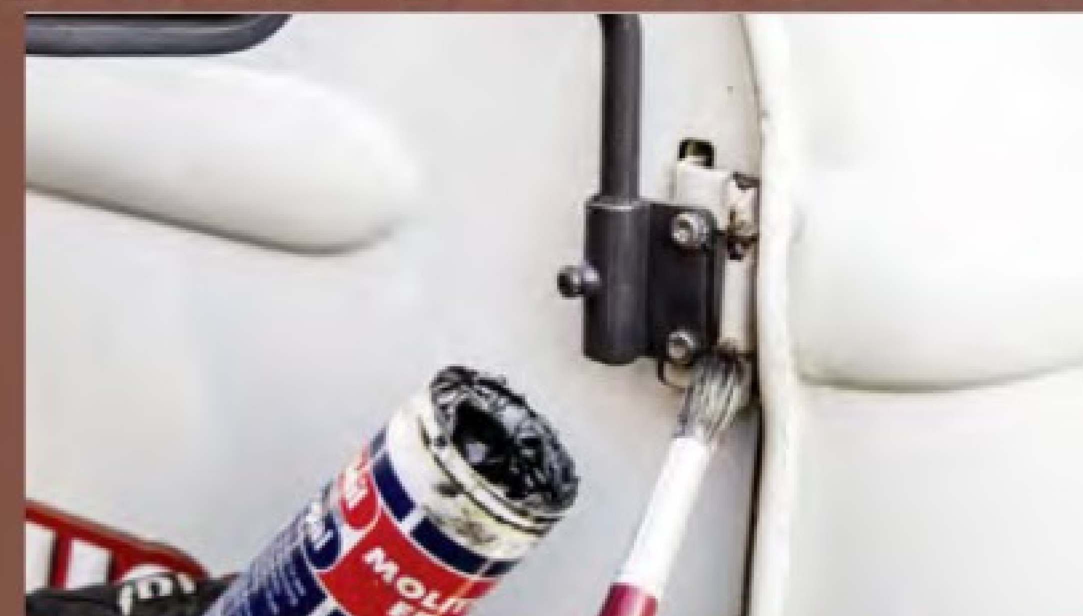
❹ Graissez

Connectez l'embout de la pompe au graisseur, puis serrez-le pour qu'il tienne bien en place. Pompez jusqu'à ce que la graisse propre déborde de la rotule. Dévissez, puis déconnectez.



❺ Nettoyez

Retirez le surplus de graisse avec un chiffon. Ne nettoyez pas au dégraissant, laissez une petite pellicule grasse sur les pièces, pour les protéger de l'humidité.



❻ Traitez les autres articulations

Une fois tous les graisseurs faits, lubrifiez les articulations métal-métal ou métal-caoutchouc qui en sont dépourvues. Utilisez pour cela la même graisse et un pinceau.

une pompe à graisse sur chacun (voir méthode ci-dessous). Pompez jusqu'à ce que la graisse propre chasse l'ancienne, emportant avec elle poussières et impuretés, et déborde largement. Les autres éléments d'articulation métal-caoutchouc, comme les axes de triangles, ou métal-métal, comme les charnières de portes, doivent être traités manuellement, avec le même produit. Il suffit pour cela d'en déposer une noix au plus près de l'endroit désiré à l'aide d'un pinceau, puis de manipuler la pièce si possible, pour le faire pénétrer.

Les joints et serrures

Avec l'humidité, une serrure peut gripper, se coincer, voire geler l'hiver, et risque d'endommager la clé ou de rendre le déverrouillage impossible. Pour éviter le problème, munissez-vous d'huile en bombe (WD40, 3-en-1…), insérez le tuyau de pulvérisation dans le trou de serrure, puis pulvérisez. Actionnez plusieurs fois la serrure avec la clé. Quant aux joints en caoutchouc, ils sèchent, craquent, se collent parfois au métal et s'arrachent à la moindre ouverture. Toujours avec de l'huile en bombe, imbibez un chiffon, puis huilez tous les joints de portes. Pour le joint des vitres, utilisez du talc (qui peut également servir pour des ceintures de sécurité récalcitrantes). Ces opérations doivent être effectuées tous les ans.

L'allumeur et la dynamo

Le compartiment moteur a également besoin d'attention. Les cames de l'allumeur, qui entraînent les rupteurs (vis platinées), peuvent être graissées pendant le fonctionnement du moteur par un morceau de feutre qui fait la liaison entre l'axe et le rupteur. Ce dernier doit être imbibé d'huile à chaque révision. Quand il s'agit d'un petit morceau de bakélite, il doit être graissé régulièrement pour limiter son usure et, par la même occasion, éviter le dérèglage de l'écartement des rupteurs. Démontez la tête d'allumeur et retirez les deux clips, tirez sur le doigt et déposez le cache-poussière. Déposez quelques gouttes d'huile en bombe sur le feutre ou la bakélite. Si le moteur est équipé d'une dynamo, ses paliers doivent également être lubrifiés (les alternateurs sont tous équipés de roulements et n'ont donc pas besoin d'être lubrifiés).



❷ Dégraissez

Nettoyez soigneusement les rotules, et principalement le trou des graisseurs, à l'aide de chiffon, d'une petite brosse, de nettoyant pour freins, et éventuellement d'une épingle.



❸ Préparez la pompe

Ouvrez la pompe, tirez le piston à fond et emplissez le réservoir d'une graisse multi-usage. Refermez, puis pompez jusqu'à ce qu'elle sorte par l'embout.



❼ Lubrifiez joints et serrures

Déposez un peu d'huile sur un chiffon, puis passez sur tous les joints. Utilisez du talc pour ceux des vitres. Pulvérisez également du lubrifiant dans toutes les serrures.



❽ Huilez allumeur et dynamo

Sous le capot moteur, retirez la tête d'allumeur, le doigt et le cache-poussière, puis mettez un peu d'huile sur le feutre ou la bakélite. Lubrifiez aussi les paliers de dynamo.

les indispensables

POMPE À GRAISSE

Il en existe de plusieurs sortes et plusieurs contenances. Inutile de mettre trop cher. Une pompe manuelle, de petite quantité, fera l'affaire. Important, choisissez-en une avec un embout flexible, plus pratique dans les endroits exigus. Ce dernier peut également être acheté séparément.

15 À 50 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet





GRAISSE

Une graisse universelle fait l'affaire. Toutefois, celle au lithium, ou graffitée, est plus résistante en cas de fortes contraintes (véhicule chargé par exemple).

10 À 20 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet

HUILE EN BOMBE

WD-40 ou 3-en-1 sont les marques les plus courantes. Une simple pulvérisation permet de lubrifier rapidement et efficacement les pièces mécaniques, mais aussi serrures, joints…

4 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet





NETTOYANT/DÉGRAISSANT

L'idéal est un produit qui sèche rapidement et qui est éjecté avec une bonne pression de l'aérosol. Pour cette tâche, les nettoyants pour freins sont les plus recommandés.

10 €
Centres autos, magasins de bricolage, Internet

Nos conseils

Bien choisir son huile

Dans les huiles multigrades, le premier chiffre (15W par exemple) exprime la viscosité à froid, le deuxième (40) la viscosité à chaud. Plus le chiffre est bas, plus l'huile est fluide. Cela facilite les démarrages l'hiver et améliore la lubrification dès les premiers tours de moteur. Un chiffre élevé favorisera la lubrification quand la mécanique est en température en maintenant une pression d'huile élevée. Plus la différence entre les deux chiffres est élevée, mieux c'est. Mais il est déconseillé de descendre trop bas (en dessous de 15W) sur de vieilles mécaniques aux jeux importants ou très kilométrées. Dans tous les cas, il est important de s'assurer que l'huile est de fabrication 100 % synthétique, car elle seule répond à des normes draconiennes. Il y a peu de suivi sur l'huile minérale, comme sur la semi-synthétique, un mélange des deux dont les proportions ne sont pas normalisées.

ABÉCÉDAIRE

De A à Z



Dans ce petit lexique, Auto Plus Classiques vous explique les mots et les techniques de l'automobile que vous pouvez rencontrer au fil de ses articles.



GNANGARRA / WIKIMEDIA COMMONS

MOYEUX DÉBRAYABLES (P. 87)

Certaines voitures à quatre roues motrices possèdent un système capable de débrayer le pont avant, pour n'utiliser que le différentiel arrière et ainsi réduire la consommation et l'usure. Malgré tout, quand le véhicule est en mouvement, le différentiel avant est entraîné par la rotation des roues. Pour éviter cela, et diminuer encore un peu plus l'usure et la consommation, les moyeux peuvent être débrayés, manuellement ou automatiquement. Ainsi, cardans et différentiels restent statiques.

RÉGULATEUR DE VITESSE (P. 23, 25 ET 26)

Son rôle est de maintenir une allure stabilisée sans action sur la pédale d'accélérateur. Pour cela, le système a besoin d'un capteur électrique de vitesse, généralement installé sur la boîte ou le câble de compteur. L'information est ensuite transmise à un boîtier électronique qui commande un actuateur à dépression relié au câble d'accélérateur. Sur les véhicules les plus récents, c'est directement le calculateur d'injection qui gère. Le conducteur stabilise sa vitesse puis appuie sur le bouton « set ». Le papillon des gaz est alors maintenu dans la même position. Si la vitesse décroît ou augmente, la position du papillon des gaz est adaptée. Pour plus de sécurité, le système est déconnecté si on appuie sur la pédale de frein ou si la différence entre la vitesse de consigne et la vitesse réelle excède 30 %.



NICOLAS SOLER / AUTO PLUS



DENIS MEUNIER / EMAS

PONY CAR (P. 103)

On utilise ce terme américain, né avec la Ford Mustang, pour désigner des voitures compactes, bon marché et à l'allure sportive. Ces dernières deviennent des *muscle cars* dès lors qu'elles sont dotées d'un V8 surpuissant.

PHARES À IODE (P. 85, 97)



SHUTTERSTOCK

Si elles faisaient figure de nouveauté dans les années 60, les ampoules à iode, communément appelées « halogènes », se sont rapidement imposées. L'ajout d'iode au gaz enfermé dans le bulbe, constitué d'halogène, de krypton, de brome et de fluor, permet une longévité accrue. Le tungstène du filament se vaporise naturellement quand il est incandescent. Il se combine avec les particules d'iode et, au contact du verre plus froid, la molécule éclate et le tungstène se redépose sur le filament. Cette technique permet d'avoir un verre plus proche du filament ainsi qu'une augmentation de la durée de vie et de la puissance lumineuse.


CHRISTIAN MARTIN / EMAS

FAST-BACK (P.60)

Il s'agit d'une auto dont le toit se prolonge jusqu'à l'extrémité de la malle arrière en une ligne continue. Même s'il est plus généralement utilisé pour une berline à deux ou trois portes d'allure sportive, ce vocable peut également s'appliquer à une berline de quatre ou cinq portes. Pour exemple, la Citroën CX a une carrosserie fast-back.

400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !



EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur  Pour une info en continu

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

GUIDE D'ACHAT

LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT

1984-1997

Mercedes W124

2 600 000 EXEMPLAIRES



Digne descendante de l'increvable W123, la série des W124 a réussi à moderniser l'image des routières Mercedes sans leur faire perdre leur légendaire robustesse. Si les cours des coupés et cabriolets ont grimpé en flèche, les berlines et les breaks se montrent encore (relativement) abordables. Pour l'instant...

Par Pierre-Louis Champeaux – Photos: Benjamin Asket – Virage Agency

Lorsqu'apparaît la nouvelle série 200/300 début 1985, la star de la gamme s'appelle 190, type W201 pour les intimes. Ce modèle permet l'élargissement de la gamme vers le bas et donne à Mercedes l'occasion de séduire un plus large public. Quitte à mordre sur les plates-bandes de la traditionnelle « classe du milieu », nom donné au segment des routières chez l'Étoile... Pour éviter cet écueil, la nouvelle venue a donc droit aux innovations dont profite sa petite sœur : une conception par ordinateur, un train arrière multibras et un dessin signé Bruno Sacco qui répond à la nouvelle obsession de la marque, la quête d'un meilleur aérodynamisme. La berline (W124) n'oublie pas les fondamentaux puisqu'elle propose très vite une large palette de moteurs, aussi bien en essence qu'en diesel. Elle est aussi rapidement déclinée en break (Type S124) puis en coupé (C124) avant d'être tardivement décapsulée pour devenir un cabriolet (A124). Après treize ans de carrière et près de 2 600 000 exemplaires produits, la série des W124 laisse définitivement la place à la W210 dont les quatre phares ronds rompent définitivement avec l'allure volontiers classique des anciens modèles.
Aujourd'hui, la forte diffusion du modèle et son incroyable endurance laissent un vaste choix en annonces, de la berline diesel, approchant le million de kilomètres, en mal d'amour, au break 6 cylindres n'ayant jamais rien chargé d'autre que des meubles de style dans son coffre. Reste à s'y retrouver au sein d'une gamme tentaculaire et en perpétuel mouvement !

Toutes les puissances sont exprimées en ch DIN.

IDENTIFICATION

La plaque constructeur est fixée sur la traverse supérieure de la calandre. Elle porte le numéro dans la série du type, qui est aussi frappé sur la cloison moteur côté passager. Il comporte 17 caractères, et commence toujours par WDB (identifiant constructeur, ici Daimler-Benz) suivi de 124, code commun à toute la gamme. Les numéros suivants permettent de savoir de quel modèle il s'agit.

Berlines essence :
019 : E 200
020 : 200
021 : 200 E
022 : E 220
023 : 230 E
026 : 260 E
027 : 260 E Longue
028 : E 280
029 : E 280 longue
030 : 300 E
031 : 300 E-24
032 : E 320
034 : 400 E puis E 420
036 : 500 E puis E 500 ou E 60 AMG
226 : 260 E 4Matic
230 : 300 E 4Matic
E36 : E36 AMG

Berlines diesel :
120 : 200 D puis E 200 D
125 : 250 D
126 : E 250 D
127 : 250 D Longue
128 : 250 D Turbo puis E 250 D Turbo
130 : 300 D
131 : E 300 D
133 : 300 D Turbo
330 : 300 D 4Matic
333 : 300 D Turbo 4Matic

Breaks essence :
079 : E 200
080 : 200 T
081 : 200 TE
082 : E 220
083 : 230 TE
088 : E 280
090 : 300 TE
091 : 300 TE-24
290 : 300 TE 4Matic puis E 300 4Matic
E36 : E36 AMG

Breaks diesel :
180 : 200 TD
185 : 250 TD
186 : E 250 D
188 : 250 TD Turbo
190 : 300 TD
191 : E 300 D
193 : 300 TD Turbo
393 : 300 TD Turbo 4Matic

Le chiffre suivant indique si le volant est à gauche (1) ou à droite (2), la lettre située derrière précise le site de production. Les six derniers chiffres correspondent au numéro de série.

Enfin, le numéro du moteur est frappé sur le bloc-cylindres, côté conducteur, celui de la boîte est sur le carter, côté passager. Une plaque signalétique portant la référence de la peinture est fixée à proximité de la plaque constructeur.



Les évolutions majeures

1985 : En février, nouvelle berline (type W124) en finitions Standard (ou sans nom) et Confort. En essence, versions 200, 230 E, 260 E et 300 E. En diesel, 200 D, 250 D et 300 D.
1986 : En janvier, arrivée du break (type S124) en 200 T, 230 TE, 300 TE, 200 TD et 250 TD.
1987 : En juillet, nouveau break 300 TD. En septembre, break 300 TD Turbo. En décembre, déclinaisons 4 roues motrices 4Matic disponibles sur 260 E, 300 E, 300 D et 300 D Turbo.
1988 : En septembre, nouvelles 200 E, 200 TE, 250 D Turbo et 250 TD Turbo.
1989 : En septembre, arrêt de la 200, restylage et nouvelle finition Sportline.
1990 : En septembre, arrêt des 260 E 4Matic (berline et break), nouvelles versions longues 260 E et 250 D.
1991 : En mars, version sportive 500 E, produite en collaboration avec Porsche.
1992 : En octobre, retouches et nouvelles gammes avec 200 E, 220 E, 280 E, 320 E, 400 E et 500 E (diesels reconduits).
1993 : Appellation « Classe E » avec E placé devant le nom de chaque version (E 200, E 220, E 200 D…) en septembre. Au passage, la 400 E devient E 420 sans autre changement.
1994 : En janvier, finitions Optimum et Standard. Version AMG disponible en break à partir de juillet, finitions Référence et Prestige.
1995 : Les berlines sont remplacées à compter de juillet.



LA MÉCANIQUE

Si les moteurs sont globalement solides, il n'est pas toujours évident de s'y retrouver entre les 4 et 6-cylindres, voire V8 en essence, et les 4, 5 et 6-cylindres en diesel. Pour compliquer le tout, sachez que tous ou presque ont été déclinés en version multisoupape en cours de carrière, parfois avec quelques soucis côté fiabilité (notamment en diesel). Autre particularité des W124, le choix de la transmission. Les 4-cylindres ont pu être livrés avec une boîte manuelle à 4 rapports seulement, la 5e étant optionnelle. Et la quasi-totalité des moteurs fut proposée avec une boîte 5 ou une boîte automatique, grande spécialité de marque. Dans tous les cas, privilégiez une auto au suivi régulier plutôt qu'un kilométrage annoncé plus faible, un « rajeunissement » n'étant pas à exclure.

Les points à surveiller

- **Faisceau électrique :** à l'origine de nombreux dysfonctionnements sur les 220, 280 et 320 E, surtout avant 1994.
- **Culasse :** cas de culasses fêlées sur les 250 D.
- **Pompe à eau :** elle est peu endurante sur les diesels fabriqués jusqu'au millésime 1990.
- **Distribution :** la chaîne qui équipe les 200 à carburateur de 1985-1988 et les diesels peut casser (problème de tendeur). Une nouvelle pièce est montée depuis et équipe la plupart des autos encore en circulation.
- **Boîte de vitesses :** les automatiques d'avant 1989 peuvent fatiguer dès 150 000 km (usure des pignons, à-coups…). Sur les modèles plus récents, difficultés de passages possibles.

Les évolutions majeures

1985 : En février, berlines essence en 200 (4 cylindres à carburateur, BV4/BV5/BVA, 9/8/14 CV, 109 ch), 230 E (4 cylindres à injection, BV5/BVA, 9/16 CV, 136 ch), 260 E (6 cylindres à carburateur, BV5/BVA, 13/19 CV, 163 ch) et 300 E (6 cylindres à injection, BV5/BVA, 16/20 CV, 190 ch). En diesel, 200 D (4 cylindres diesel, BV4/BV5/BVA, 7/6/10 CV, 72 ch), 250 D (5 cylindres, BV5/BVA, 8/12 CV, 90 ch) et 300 D (6 cylindres diesel, BV5/BVA, 10/14 CV, 109 ch).
1987 : En juillet, nouvelle 300 TD (idem berline sauf 11/15 CV). En septembre, 300 D Turbo (6 cylindres turbodiesel, BVA, 143 ch).
1988 : En septembre, nouvelles 200 E (4 cylindres à injection, BV5/BVA, 122 ch) et 250 D Turbo (5 cylindres turbodiesel, BVA, 9 CV, 126 ch).
1989 : En octobre, arrêt de la 200 à carburateur, nouvelle 300 E-24 (6 cylindres 24 soupapes, 224 ch). La 250 D Turbo est disponible avec une BV5 (8 CV).
1990 : Nouvelles puissances (260 E de 160 ch, 300 E de 180 ch, 300 CE-24 de 220 ch, 200 D de 75 ch, 250 D de 94 ch, 300 D de 113 ch et 300 D Turbo de 147 ch) à partir de l'été.
1991 : En mars, version 500 E (V8, BVA, 35 CV, 326 ch).
1992 : En octobre, motorisations essence revues avec 200 E (4 cylindres à 16 soupapes, BV5/BVA, 136 ch), 220 E (4 cylindres à 16 soupapes, 150 ch), 280 E (6 cylindres à 24 soupapes, 197 ch), 320 E (6 cylindres à 24 soupapes, 18 CV, 220 ch), 400 E (V8, BVA, 27 CV, 279 ch), 500 E (V8, BVA, 35 CV, 320 ch).



LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT





LA CARROSSERIE

La série des W124 a eu droit à de nombreuses déclinaisons : break (S124, appellations T, TE ou TD en phases 1 et 2), coupé (C124), cabriolet (A124) et même berline rallongée. Dans le détail, on distingue trois phases, avec des retouches à la rentrée 1989 (arrivée des larges protections latérales) et quatre ans plus tard (étoile fixée sur le capot et non plus en haut de la calandre). Bon point, la protection contre la rouille apparaît meilleure que sur les modèles plus anciens, mais ne met pas totalement à l'abri les autos ayant beaucoup roulé. À noter, la Série W124 est la première à inaugurer l'appellation Classe E lors de son second restylage.

Les points à surveiller

- **La rouille :** vérifiez en priorité les bas de caisse et les passages de roue. Sur les breaks, surveillez le joint en bas de la vitre de custode, car la rouille attaque souvent le dessus de l'aile arrière. Attention également au tour du pare-brise.
- **Les optiques :** grandes et exposées aux chocs, elles sont en première ligne en cas d'accrochage.
- **Le toit ouvrant :** attention aux soucis d'étanchéité, notamment sur les Phase 1 de 1985 à 1988. Traquez les traces et les odeurs d'humidité dans l'habitacle.
- **Les rétros :** le caoutchouc côté carrosserie est souvent cuit.



Sur les breaks, le dessus des ailes peut présenter des traces de corrosion lorsque le joint de la vitre n'assure plus sa fonction.



Attention aux points d'ancrage du cric, dissimulés sous les larges protections latérales en plastique.

Les évolutions majeures

1985 : En février, lancement de la berline 4 portes en finitions Standard et Confort.
1986 : En janvier, commercialisation du break 5 portes.
1988 : En septembre, vitres teintées sur toute la gamme, jantes alu de série sur 300 E/TE.
1989 : En septembre, restylage (pare-chocs, protections latérales, poignées de portes).
1990 : En juillet, versions longues avec empattement allongé de 80 cm (5,54 m en tout).
1993 : En septembre, retouches (calandre, capot, boucliers).
1994 : En juillet, finition Prestige avec jantes alu de série.

pour en savoir plus

LIVRE
- *W124 Mercedes-Benz : la première Classe E (1985-1997)*, Hubert Baradat, Éditions Reuben

REVUES TECHNIQUES
- *Mercedes-Benz E-Class (W124) Owner's Bible (1986-1995)*, Bentley Publishers
- *Revue technique automobile* n° 727, « Mercedes W124 de 1985 à 1993 », ETAI

SITES INTERNET GÉNÉRALISTES ET FORUMS
- Clubmercedesbenz.free.fr
- Mercedesw124.forumactif.org
- W124.org



L'HABITACLE

Bonne nouvelle, il peut garder un très bel aspect sur les autos à fort kilométrage moyennant un minimum d'entretien. Sur ce point, les Phase 3 semblent un peu moins bien loties, mais compensent par un âge moindre. Hormis la multiplication des boiseries, l'intérieur n'a pas beaucoup évolué durant la carrière du modèle et conserve un aspect et une ergonomie qui ne surprendront pas les fidèles de la marque. Le break conserve ces caractéristiques et ajoute une grande soute dans laquelle peut se trouver une banquette dos à la route permettant d'accueillir deux bambins supplémentaires. Son volume de coffre (550 à 883 dm³ en 5 places), inférieur à celui de certains rivaux, confirme son positionnement plus tourné vers le luxe que l'utilitaire pur et dur. Il profite toutefois d'un plancher plat très pratique et d'un siège passager rabattable, portant la longueur totale de chargement à 2,90 m.



Les points à surveiller

- **Boiseries :** elles ont tendance à se fissurer et/ou à se décoller au fil du temps.
- **Sièges :** le bourrelet du dossier côté porte est souvent abîmé, notamment sur le siège du conducteur. Mais à plus de 200 000 km, cela n'a rien d'anormal. L'accoudoir central peut également présenter un revêtement supérieur râpé passé ce cap.
- **Pieds milieux :** la garniture collée derrière les ceintures de sécurité avant se décolle avec le temps, laissant apparaître une pièce métallique disgracieuse.





Les évolutions majeures

1985 : Lancement en février avec finitions Standard (sur moteurs 4 et 5 cylindres uniquement, direction assistée, compte-tours en essence, rétro passager électrique) et Confort (centralisation, vitres AV électriques, console bois sur 300 E).

1987 : En juillet, 230 E d'office en Confort.

1988 : En septembre, 250 D/TD d'office avec finition Confort, ABS de série sur les 6-cylindres.

1989 : En septembre, nouveaux garnissages intérieurs, bandeau bois sur planche de bord et contre-portes. Sur Sportline, volant cuir.

1991 : En mars, 500 E avec climatisation et 4 vitres électriques. En juillet, ABS et centralisation sur toute la gamme, accoudoir central sur 230/260 E, volant cuir sur 250 D Turbo et 300 D/D Turbo.

1992 : En octobre, airbag conducteur sur toute la gamme.

1994 : En janvier, série Optimum avec accoudoir central, airbag passager et appuis-tête AR de série. En juillet, la Référence reprend cette dotation, la Prestige y ajoute la clim, des inserts en bois et le cuir sur les E 320/420.

LA COTE :

On trouve encore quantité de voitures à moins de 4000 €, mais dans des états divers... Les prix grimpent gentiment pour les berlines en bel état, beaucoup plus vite pour les breaks. Comptez 1500 € pour un modèle à restaurer, et autour de 4500 € pour un diesel roulant mais kilométré. Les beaux exemplaires, en essence comme en diesel, dépassent fréquemment les 10 000 €.

	À restaurer	À réviser	Prête à rouler
200/220/230 E / 200/250 D	1200 €	3000 €	5600 €
260/280/300 E / 250 D Turbo/300 D	2000 €	3500 €	6500 €
300 E-24 / E 320	NC	4500 €	7500 €
500 E / E 500	NC	25 000 €	45 000 €



LAQUELLE CHOISIR ?

À moins de tomber sur un exemplaire particulièrement bien préservé, mieux vaut éviter les 200 à carburateur et diesel. En essence, une version à injection (200 E, 122 puis 136 ch) vous apportera plus d'agrément sans coûter plus cher. Idem en diesel avec la 250 D, qui offre des performances décentes, un meilleur agrément de conduite et une solidité intacte sans majoration de prix. Plus cher, un rare break 280 TE est assurément un bon choix, aussi logeable que plaisant.

Fiat Uno (1983-1997)



FIAT / STELLANTIS

Après une série d'échecs, notamment celui de la Ritmo, Fiat retrouve la voie du succès européen puis mondial en 1983 avec la citadine Uno, ultramoderne, spacieuse et abordable.

Par Camille Pinet

Après une fin des années 70 marquée par un certain conservatisme, des produits peu inspirés et des difficultés sociales importantes, le géant italien n'a plus droit à l'erreur. Pour sa nouvelle citadine polyvalente, remplaçante de la 127, il choisit donc de voir les choses en grand, en partant d'une feuille blanche. Fiat bénéficie à nouveau des lumières de Giugiaro, qui a déjà œuvré sur la Panda. Haute, aérodynamique et moderne, la nouveauté se distingue immédiatement sur son segment par son habitabilité. Elle fait également preuve d'une grande modernité technologique grâce notamment à ses moteurs Fire à partir de 1985. Élue Voiture de l'année en 1984, elle élargit constamment sa gamme et est déclinée en version sportive grâce à la Turbo ie, en automatique Selecta ou encore en diesel. Elle est restylée en 1989, l'occasion d'améliorer sa finition et d'augmenter la puissance de ses moteurs. Si sa production s'arrête en Italie en 1995, elle poursuit sa carrière jusqu'en 1997 dans certains pays d'Europe, et même jusqu'en 2014 en Amérique du Sud. Avec près de 10 millions d'exemplaires, elle est tout simplement la Fiat la plus produite de l'histoire.

LA PRÉCÉDENTE

La Fiat 127

Deuxième traction avant Fiat (la première étant la 128), la 127 fut l'une des toutes premières citadines polyvalentes du marché européen, plus moderne que la Renault 5 grâce à son moteur transversal. Agréablement dessinée avec sa ligne en coin, elle a connu un succès remarquable, mais ses restylages de 1977 et de 1982 n'ont pas été heureux. Elle a cependant survécu quelques années à la Uno en entrée de gamme.



FIAT / STELLANTIS



FIAT / STELLANTIS

1983

La présentation

La présentation de la Fiat Uno à la presse ne se refuse rien, puisqu'elle a lieu à Cap Canaveral aux États-Unis en janvier 1983. La commercialisation en France intervient en mai en cinq versions trois ou cinq portes: Uno 45 de base avec moteur 903 cm^3 de 45 ch, Uno 45 ES dotée du même moteur mais couplé à une boîte 5 basse consommation et un équipement «Super», Uno 55 avec un 1116 cm^3 de 55 ch, Uno 55 Super et Uno 70 Super dont le 1301 cm^3 développe 70 ch. L'équipement de base comprend le dégivrage arrière, les appuis-tête à l'avant, les phares de recul et l'antibrouillard. La Super y ajoute les vitres teintées, l'assistance au freinage, les **phares à iode**, la montre et la température d'eau. Les 55 et 70 à toit ouvrant y ajoutent le compte-tours et les vitres électriques à l'avant.

■ **Moteurs:** en juillet 1983, le diesel atmosphérique de 1301 cm^3 et 45 ch s'ajoute à la gamme avec les deux niveaux d'équipement disponibles.

Les points à surveiller

LA ROUILLE
La Uno est beaucoup mieux protégée que les Fiat plus anciennes, mais peut tout de même pourrir au niveau des ailes arrière, surtout les premiers millésimes et les derniers.

L'ÉLECTRICITÉ
Les masses mal conçues sont à l'origine de nombreux problèmes électriques sur la Uno. Mieux vaut contrôler tous les équipements et l'éclairage avant achat.

LES TRAINS ROULANTS
Comme sur beaucoup d'anciennes, les silentblocs ne sont pas éternels et la crémaillère a tendance à vieillir prématurément.



FIAT / STELLANTIS

1984

La Uno des riches

La plus puissante des Uno se décline en version SX qui fait valoir son équipement: antibrouillards, élargisseurs d'aile, jupes de bas de caisse, enjoliveurs spécifiques sont de série, tout comme le compte-tours, la centrale de contrôle, les vitres avant électriques et la fermeture centralisée des 5 portes.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90



FIAT / STELLANTIS

1985

Le feu sous le capot

L'année 1985 est celle de l'introduction en novembre des moteurs Fire. Ce bloc ultramoderne se caractérise par sa production robotisée et son faible nombre de pièces. Le Fire 999 cm^3 de 45 ch remplace le 903 cm^3, le Fire de 1116 cm^3 de 58 ch l'ancien bloc de 55 ch, ce qui justifie une appellation Uno 60. Enfin, le Fire 1301 cm^3 de 65 ch prend la place du moteur de 68 ch, mais conserve l'appellation 70. Enfin, une version sportive Turbo ie rejoint la gamme, équipée du 1301 cm^3 à injection et turbo de 105 ch. Elle reçoit une barre antiroulis à l'avant, des disques de freins à l'arrière et, bien entendu, une présentation spécifique avec antibrouillards, élargisseurs d'aile, roues alliage, bavolet et aileron.

■ **Évolutions:** les 70 Super disparaissent en février et les SX en novembre. Elles sont remplacées par une dotation SL, également disponible en 60 ch. Apparition en février de la série spéciale Uno 45 LX avec équipement enrichi.

FIAT / STELLANTIS

1989



La Uno arrondit les angles

En octobre, c'est le temps du restylage pour la Uno qui change entièrement de face avant au profit de lignes plus arrondies pour le capot, les optiques, les boucliers mais aussi les feux arrière et le hayon. La planche de bord est également intégralement revue et sa finition améliorée. La gamme est largement remaniée. Si la Pop 903 est reconduite, la 45 inaugure une nouvelle finition S dotée de la montre, de la boîte 5 et des vitres teintées. La 60 reçoit un nouveau 1108 cm^3 de 56 ch au lieu de 58 ch et deux nouvelles versions apparaissent: la Selecta ie dotée du nouveau 1372 cm^3 de 71 ch, qui équipe également la 70 SX ie. Enfin, la Turbo ie passe à 115 ch. Les TD, SX et ie reçoivent une barre antiroulis.

FIAT / STELLANTIS

1992



Coup de propre pour la Uno

Après le restylage, la gamme Uno prend une pause avec très peu d'évolutions enregistrées avant l'année 1992, date de l'introduction de la gamme catalysée en juillet, vendue en parallèle avec l'ancienne gamme. Apparaissent donc la 1.0 ie Fire Pop de 45 ch, la 1.1 i S de 50 ch la Selecta ie avec nouveau moteur 1498 cm^3 de 75 ch. Les 70 deviennent 1.4 ie en finition S et SX; elles passent de 71 à 69 ch et la Turbo de 115 ch à 111 ch, mais cette dernière reçoit l'ABS de série à partir de septembre.

■ **Évolutions:** la Uno fait le plein de séries spéciales: après la Targa en février 1991 sur base 45 ou diesel, c'est au tour de la Cosy sur base 45 en janvier 1992 avec décors et sellerie spécifiques. S'y ajoutent la Perfect en mars avec peinture métallisée, sellerie cuir et jantes alliage sur base Uno 60, puis la Hobby sur base Pop avec toit ouvrant, barres de toit, enjoliveurs de roue et vitres teintées.

1993

Le début de la fin

La gamme Uno voit en juillet le départ de toutes les versions non catalysées, à savoir la Uno 45, la Pop, l'Estivale, la 45 S, les 60 S et Perfect, et la 70 SX ie. Elle s'offre deux dernières séries spéciales: la Brio, qui reprend la configuration de la Fire Pop, et la Seaside en mai, sur base 1.0 ie en teinte blanche avec toit ouvrant en verre, autoradio, vitres teintées, custodes entrebâillantes et protections latérales.

FIAT/STELLANTIS



■ **Évolutions:** boîte allongée sur les 1.4 ie qui permet de faire tomber leur puissance fiscale de 7 à 6 CV.

FIAT/STELLANTIS

1994



Dernier départ

En juillet 1994, la dernière année de commercialisation de la Uno est l'occasion d'une simplification drastique de la gamme autour du modèle Start proposé à partir de janvier en deux motorisations: 1.0 45 ch et 1.7 diesel 58 ch. Ce modèle d'entrée de gamme disponible dans les deux carrosseries reçoit un équipement unique composé de la lunette arrière dégivrante avec essuie-glace, d'enjoliveurs pleins, de la banquette arrière repliable et du prééquipement radio. La commercialisation en France est arrêtée en octobre 1995.



FIAT / STELLANTIS

1986

Toujours sur le métier…

L'année 1986 n'est pas celle des grandes nouveautés, mais la gamme s'enrichit d'une série limitée promise à un grand avenir: la Pop d'entrée de gamme dotée de l'ancien moteur 903 cm³ de 45 ch, des vitres de custode entrebâillantes et de l'essuie-glace. La 70 SX revient également dans la gamme en octobre et reçoit un tableau de bord digital en plus des antibrouillards et élargisseurs d'aile.

■ **Évolutions:** série limitée Bianca et Nera entièrement blanche ou noire en janvier.

■ **Moteurs:** le diesel 1.3 45 ch est remplacé par un 1697 cm³ de 60 ch.

1988

Pour un turbo de plus

En juillet, la Fiat Uno inaugure une nouvelle motorisation 1.4 Turbo Diesel de 70 ch qui reçoit en série le compte-tours, les vitres teintées, un volant à quatre branches, des antibrouillards et des rétroviseurs réglables de l'intérieur. S'y ajoutent les vitres avant électriques et la centralisation sur la 5-portes.

■ **Évolutions:** depuis juillet 1987, la Uno est disponible en version Selecta avec transmission à variateur et moteur 1116 cm³ de 58 ch. En février 1988, série limitée Targa sur base 45 avec peinture blanche et sellerie à motif écossais. En mai, série limitée Estivale sur base 60 avec toit ouvrant, vitres teintées et autoradio; elle sera reconduite en 1989 et en 1991.



FIAT / STELLANTIS

La Punto

Introduite dès 1993, la Punto semble rééditer le succès de sa devancière en remportant d'emblée le titre de Voiture européenne de l'année. De fait, elle connaît un engouement tout aussi remarquable en Europe grâce à sa ligne moderne, ses moteurs pétillants et ses prix contenus. Sa carrière dure cependant beaucoup moins longtemps, ce qui explique des chiffres de production moins flamboyants avec «seulement» 3,5 millions d'exemplaires produits.

LA REMPLAÇANTE



FIAT / STELLANTIS

Bilan
UN SUCCÈS OUBLIÉ

Qui se souvient de la Uno, pourtant le plus gros succès de l'histoire de Fiat? Pétillante et bien pensée, elle mérite d'entrer enfin dans le cœur des collectionneurs, avant que les derniers exemplaires subsistants ne disparaissent à jamais.



Le Peugeot BB 104 MV de 1963

À PARTIR DE 800 €

Vedette de la gamme des cyclomoteurs Peugeot depuis la fin de l'année 1956, la famille des BB a accueilli des versions très diverses dans ses rangs, dont l'étonnant 104. Retour sur un utilitaire de luxe aux faux airs de scooter...

Textes: Pierre-Louis Champeaux
Photos: Benjamin Asket - Virage Agency

Le premier cyclomoteur de la série 100, c'est lui. Lorsque le BB 104 débarque à l'été 1962, les 101, 102 et autres 103 ne sont même pas à l'état de projet. La gamme des BB, elle, est déjà très vaste, avec des modèles utilitaires qui côtoient des cyclos-sport à vitesses (BB2 et BB3). Avec sa fourche à balancier utilisant des anneaux Neiman, ses roues de 15 pouces et son tablier, ou pare-jambes, le BB 104 se reconnaît sans peine. La marque n'hésite pas à le qualifier de «cabriolet grand luxe», tentant ainsi de surfer sur le succès du cabriolet 404 lancé la même année. Il faut dire que le design de l'engin tranche avec la production d'alors. Pas sportif certes, mais fort élégant pour un modèle évoluant dans la catégorie des utilitaires. Certains y voient une évocation des scooters, d'autres de l'automobile. Dans tous les cas, le résultat surprend plus qu'il ne séduit le grand public…

En seulement quatre ans de carrière, le BB 104 va connaître de nombreuses déclinaisons. Sur toutes, le V indique la présence d'un variateur. En bas de l'échelle, les R et RV n'ont droit qu'à une fourche avant, l'arrière étant fixe. Les S et SV gagnent des amortisseurs arrière, mais se contentent d'accessoires zingués. Les L/LV sont aussi équipés de suspensions avant et arrière, et se parent d'éléments chromés, sachant que seuls ces derniers sont disponibles en après-vente… Très proches, les M/MV débarquent en 1963 et sont les seuls à figurer au catalogue du dernier millésime. À noter, la possibilité de choisir entre une selle monoplace ou biplace. Enfin, pour achever ceux qui auraient tenté de suivre jusqu'ici, sachez que l'engin fut vendu sous quatre marques: Peugeot, mais aussi Terrot, Griffon et Automoto, toutes absorbées par le géant sochalien. Malgré une carrosserie permettant de protéger la mécanique, et donc de limiter l'entretien, et le pilote, façon scooter, le modèle est retiré de la gamme Peugeot fin 1966.

Au sommet

Notre modèle du jour est un modèle MV: au menu, des suspensions à l'avant comme à l'arrière, un variateur et un habillage luxueux. Il est doté d'une selle monoplace et d'un porte-bagages télescopique en accessoires, ici démonté. Surtout, il n'affiche pas encore 700 km, et se présente donc aujourd'hui dans un état proche du neuf…

LA TECHNIQUE

Cylindrée	49,9 cm³
Puissance	2,2 ch à 6 000 tr/mn
Couple	NC
Carburant	Mélange deux temps (2 % d'huile de synthèse)
Alimentation	Carburateur 12 mm
Refroidissement	Par air
Transmission	Courroie primaire et chaîne secondaire
Consommation	1,8 l/100 km
Réservoir	5,6 litres
Poids	46 kg (à vide sans essence)
Pneus	2.¼ × 15
Vitesse maxi	56 puis 50 km/h



Le klaxon
Chose rare en 1962, le BB 104 dispose d'un avertisseur sonore commandé par la main droite. Sous la poignée d'accélérateur, ici marron au lieu de grise, on aperçoit le traditionnel décompresseur.



Le compteur
Livré de série sur ce MV, le compteur signé Veglia est gradué jusqu'à 70 km/h. Pas très généreux, la vitesse maximale des premiers modèles étant fixée à 56 km/h avant que la législation n'oblige à un bridage à 50 km/h.



l'essai du novice

Étonnant de modernité

Cette prise en main du BB 104 est pour moi une première. Mais malgré les petites roues de 15 pouces, je trouve rapidement mes marques derrière le guidon caréné et le tablier de ce BB pas comme les autres. Surprise… l'engin s'élance avec allant, avec une sensation de poussée en deux temps aussi plaisante qu'inattendue. Ce petit cyclo marche bien, et l'absence de bridage castrateur permet d'obtenir une vitesse de croisière (autour de 50 km/h) plus adaptée à la circulation actuelle. Le poids mesuré de l'ensemble et son agilité offrent la maniabilité habituelle des « Mobylette », permettant de se faufiler dans un trou de souris. L'autre bonne surprise vient du confort, avec une selle et des suspensions qui préservent le conducteur des irrégularités de la route. Le charme des anciennes, avec leur vitesse maxi « libre », et une conduite aussi facile que sur une moderne font de ce BB 104 un deux-roues bel et bien en avance sur son temps.



Bilan

Avant-gardiste incompris

Cet essai de BB 104 est une vraie découverte. Outre un style original qui en fait un véritable collector, sa conduite moderne et son confort m'ont bluffé. Je m'attendais à un engin volontiers mou et rustique, j'ai trouvé un cyclomoteur alerte, facile à mener et aux aspects pratiques bien pensés. Bref, un excellent choix en collection, sous réserve d'en trouver un en bel état à un prix correct…



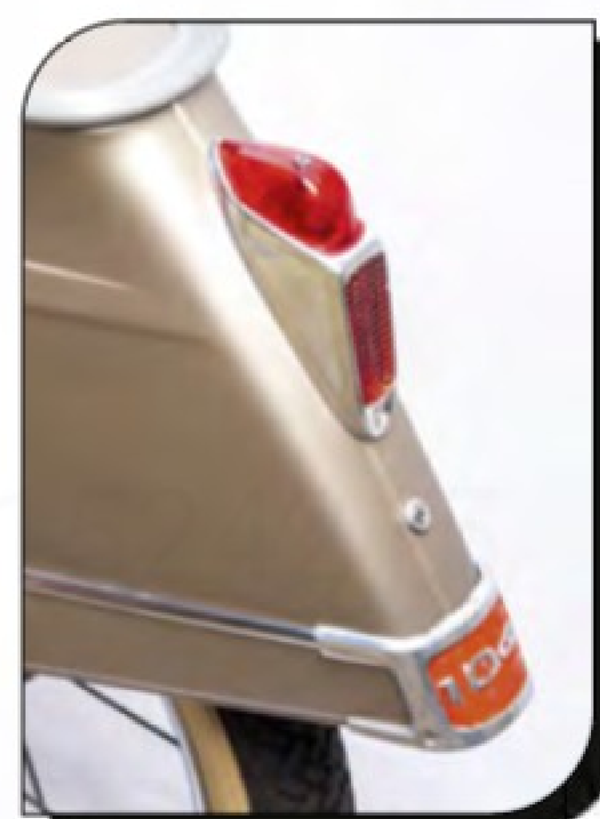
La selle

Elle cache un des rares rangements disponibles, sous la forme d'une poche en tissu dans laquelle vous pourrez glisser un chiffon renfermant une bougie et, éventuellement, la clé qui va avec.



Le robinet d'essence

Le robinet ne propose que deux positions (ouvert ou fermé), faisant l'impasse sur la réserve. Heureusement, le réservoir est de belle taille.



Le feu arrière

Le feu arrière est signé Cibié ou Soubitez selon les modèles. Dessous, une élégante plaque sur fond rouge orangé rappelle la désignation du modèle, parfois confondu avec la 104 « tout court ».

les points à surveiller

LE MOTEUR

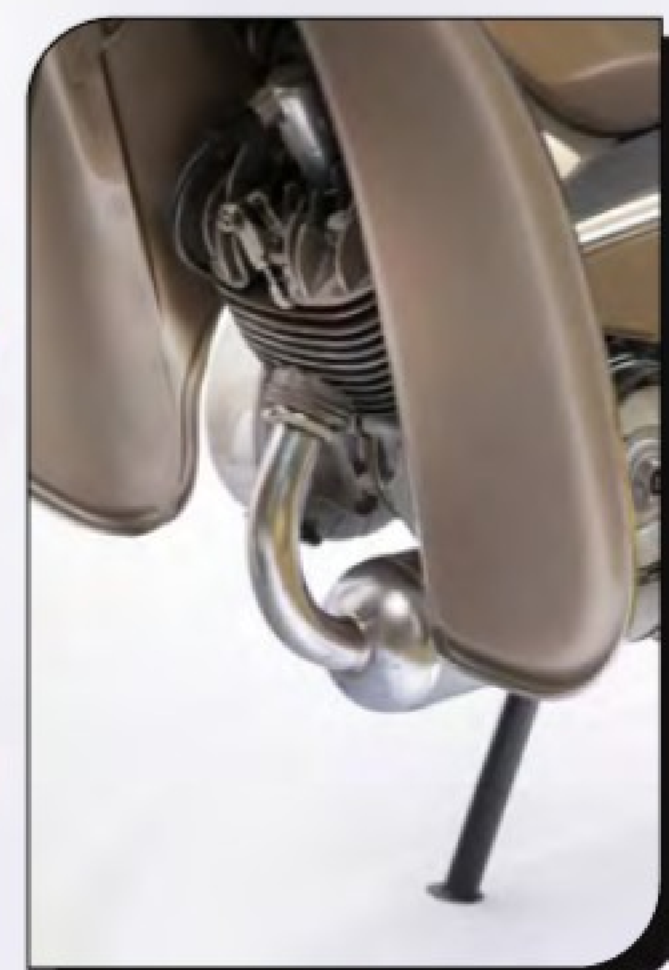
Le BB 104 existe avec ou sans variateur. Dans les deux cas, il s'agit d'un bloc devenu peu courant, mais fiable, et nécessitant peu d'entretien.

LA CARROSSERIE

En plastique, elle est spécifique au modèle, et donc délicate à retrouver en pièces de rechange. Achetez impérativement un exemplaire complet !

LA FOURCHE

Elle utilise des anneaux en caoutchouc Neiman, au lieu de traditionnels ressorts, et est réputée sans entretien. Elle peut toutefois se montrer un peu ferme.



Le moteur

Caché entre les deux parties du tablier, il est classiquement refroidi par air. Plus original, son embrayage centrifuge est en deux parties : une à masselottes pour le démarrage, et un coupleur utilisant un disque ondulé et de la poudre.

GUIDE D'ACHAT Le Vrai Prix

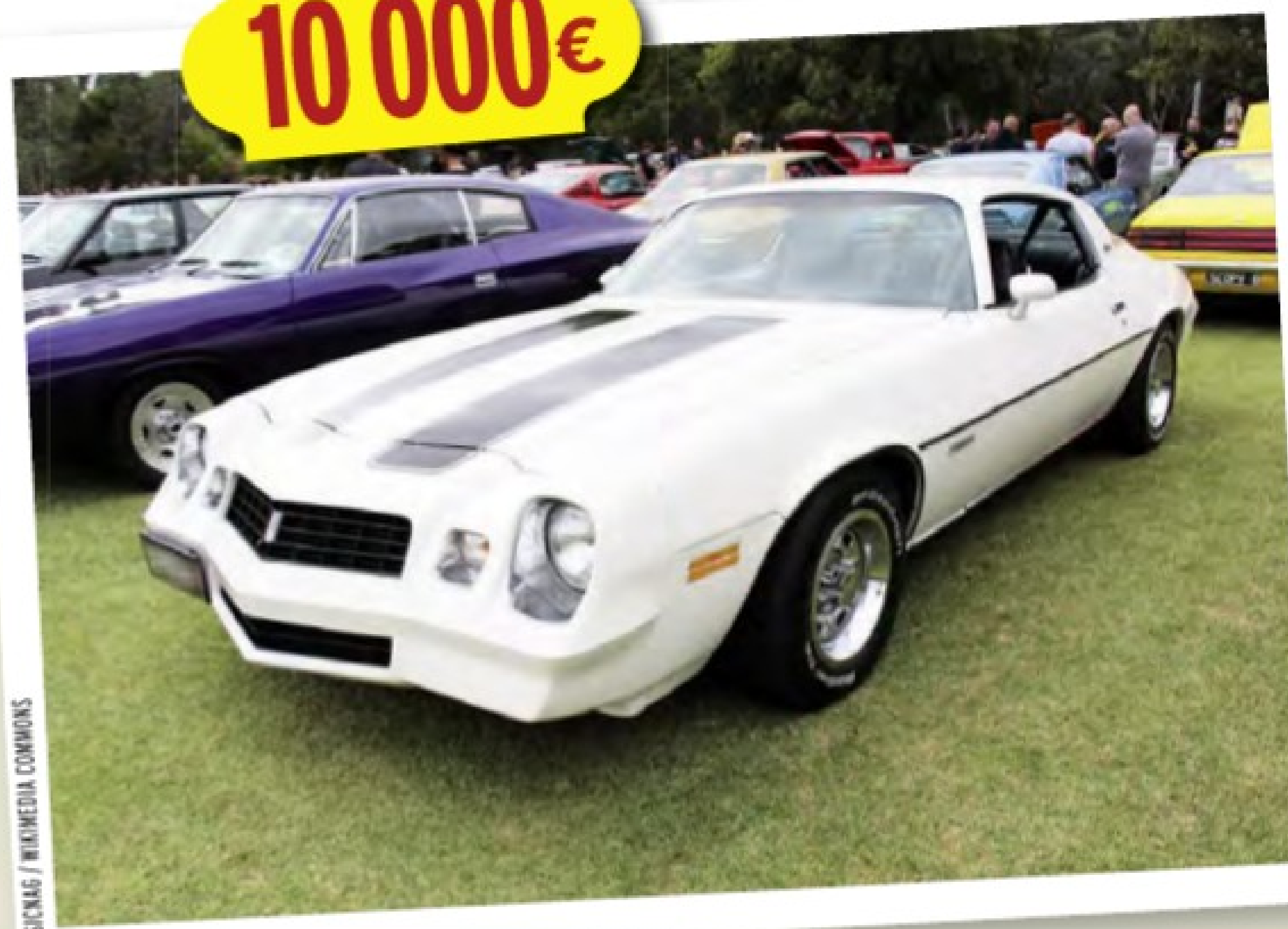
Chevrolet

Première réponse de GM à la Ford Mustang, la Camaro a initié le mouvement des *muscle-cars*. Même si elle a été importée en France au compte-gouttes, sa popularité est telle auprès des amateurs d'américaines qu'elle se trouve assez facilement... à tous les prix ou presque.

Par Camille Pinet

Le lancement de la Ford Mustang en 1964 a été regardé de haut par les responsables de General Motors, sûrs de leur position de premier groupe automobile américain. Son succès fulgurant les conduit à réviser leur jugement et préparer rapidement leur réplique. Ainsi naît le projet Panther, qui reprend des éléments de la Nova, une compacte lancée en 1962. Déclinée en coupé et cabriolet aux lignes musculeuses et originales, la Camaro annonce dès le lancement des puissances supérieures à celles de sa rivale désignée. Comme sur la Mustang, le modèle de base dispose d'un 6-cylindres. C'est le début de la course aux armements, d'abord avec une finition RS qui n'ajoute que des appendices esthétiques, puis le basculement dans l'ère des *muscle-cars*. La Camaro première série évolue rapidement: la SS dispose d'un 5,7 l ou d'un 6,5 l, alors que le modèle Z28 d'une cylindrée limitée à moins de 5 litres pour son homologation en compétition Trans Am, mais plus affûtée question châssis, sort en 1967. En 1969, un important restylage est introduit, reconnaissable à l'abandon de la forme ronde des arches de roue. La Camaro est remplacée dès l'année suivante par un tout nouveau modèle, proposé exclusivement en coupé, les préoccupations sécuritaires ayant sonné le glas du cabriolet. Il reprend en entrée de gamme un 6-cylindres de 155 ch et trois V8 développant jusqu'à 375 ch. L'envolée des chevaux cesse cependant rapidement, avec la mise en œuvre dès la deuxième année de production de mesures antipollution et d'un changement de mode de calcul de puissance. L'évolution de la Camaro est alors marquée jusqu'en 1981 par une réduction drastique des performances et l'intégration toujours plus visible de normes de sécurité, comme l'implantation de nouveaux pare-chocs en 1973. Ce n'est qu'en 1978 qu'une version avec panneaux de toit amovibles (T-Top) est proposée, les mécaniques se révélant timides jusqu'à la fin. Cette évolution en demi-teinte se traduit fortement sur le marché de la collection: les premières Camaro V8 se paient au prix fort, quand les dernières affichent des tarifs beaucoup plus doux. Attention à bien étudier vos gammes avant achat: l'offre de moteurs, de transmission et d'équipement est innombrable, aucun exemplaire ne ressemblant à un autre.

10 000 €



SICNAG / WIKIMEDIA COMMONS

Une fin de race à prix d'ami

Même si la Camaro est loin d'être aussi populaire en France que la Mustang, les importations sont régulières, notamment pour la deuxième génération du modèle. On trouve ainsi régulièrement dans les petites annonces ou aux enchères des modèles seconde génération de fin de carrière équipés du V8 de 172 ch. Les modèles à transmission manuelle sont plus recherchés, et les 6-cylindres anémiques les moins courus, leur puissance dépassant à peine les 100 ch. Veillez à acheter ces versions, difficiles à revendre, dans le meilleur état possible.



CHEVROLET / GENERAL MOTORS

30 000 €

De la puissance et du style

À son lancement, la Camaro Série 2 n'a pas à rougir de son style, à la fois suggestif et équilibré, mais elle souffre de ses longues années de purgatoire mécanique. Seul le premier millésime échappe totalement aux moteurs dépollués. Il est logiquement le plus recherché... et l'un des plus rares en annonce. Les SS 396 de 375 ch déjà performantes constituent une alternative à la Z28, la plus chère de cette génération. Attention néanmoins au choix de transmission.

les points à surveiller

LE RESPECT DE L'ORIGINE

V8 moderne dans une caisse ancienne, peinture mate, fausses Z28, grosses jantes, châssis modifié et j'en passe. La Camaro est rarement proposée dans sa configuration d'origine.

DES GAMMES COMPLEXES

La politique des options et des packs de carrosserie, et les changements annuels rendent la compréhension des gammes Camaro difficile. Attention à bien réviser avant de choisir.

LES IMPORTATIONS DOUTEUSES

Les modèles moyens maquillés à la va-vite pour cacher une carrosserie en mauvais état ne sont pas rares. N'achetez jamais sans pouvoir examiner la voiture de très près.

4_111524215

Camaro 1 et 2

1966-1981

notre coup de cœur

Signé Z

Retirée du catalogue en cours de carrière alors que les limitations de vitesse deviennent drastiques aux États-Unis, la Z28 revient dans la gamme en 1977. Loin de la radicalité de la première série, elle est dotée d'un V8 5,7 litres développant 185 ch, sauf pour les modèles californiens de 1981. Ceux qui aiment le spectacle sont surtout servis par son apparence de plus en plus spectaculaire au fil des années : jupes d'ailes, prises d'air de capot, jantes alliage et décors de carrosserie sont de rigueur. Vu le tarif, pourquoi pas ?

15 000 €



CHEVROLET / GENERAL MOTORS

20 000 €



CHEVROLET / GENERAL MOTORS

La pureté des débuts

L'une des très grandes réussites de la Camaro Série 1 reste son style, musculeux qui peut même être considéré comme élégant dans les versions de base, sans bandes blanches ni enjoliveurs de carrosserie. Cela tombe bien pour les esthètes, car ces versions se conjuguent le plus souvent avec le 6-cylindres en ligne peu recherché donc moins coûteux. Ses 140 ch, voire 155 ch selon les versions, suffisent déjà pourtant pour la balade même si on reste bien dans le registre des **pony cars** ⚠.

⚠ Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 90

50 000 €



MECUM AUCTIONS

Du son et des courants d'air

Le cabriolet Série 1 n'a pas été décliné en version Z28 (sauf un exemplaire pour le patron de Chevrolet), mais il a tout de même eu droit au V8 notamment dans sa version Rally Sport à l'aspect menaçant, reconnaissable à ses phares dissimulés dans sa calandre, ses badges spécifiques et, sur le modèle 69, par sa grille de calandre noire. Hormis les SS très demandées, ce pack esthétique a été disponible avec de nombreux V8 développant de 210 ch à 300 ch pour une musique à la hauteur du spectacle.

La *muscle-car* par excellence

Avec son V8 « 302 » de 290 ch, ses freins à disques à l'avant, ses trains roulants préparés et sa transmission manuelle à quatre rapports, la Camaro Z28 apparaît assurément comme la plus sportive des Camaro Série 1, à l'exception de la ZL1 encore plus puissante conçue pour les courses de dragsters. Version la plus mythique, elle est donc logiquement la plus chère mais pas forcément la plus difficile à trouver, les importations étant plus nombreuses. Attention néanmoins aux prix affichés, souvent très surévalués.

35 000 €



PATRICK ERNZEN / RM SOTHEBY'S

Bilan
Une icône à choix multiple

Pour le commun des mortels, la Camaro est associée à la seule Z28. En bonne américaine, elle a pourtant été déclinée dans un nombre impressionnant de versions, des plus lymphatiques aux plus performantes. De quoi rendre la recherche du modèle idoine plus difficile mais aussi plus passionnante !

CHEZ VOUS
À CHAQUE PARUTION !



Visuels non contractuels

-26%
sur votre abonnement
+ EN CADEAU :
le sac week-end

- 1 numéro tous les 2 mois
- 2 hors-séries par an
- Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

Idéal pour vos escapades de quelques jours, ce sac pliable s'emporte facilement partout.
Matière : polyester 600D.
Dimensions : 44 x 35 x 20 cm.
Coloris : gris et bleu.

PLUS RAPIDE, rendez vous sur : **bit.ly/apc-80** ou flashez le Qr code pour voir l'offre.





KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M058 # D1670348

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ **Formule ANNUELLE -26%**
1 an (6 n° + 2 hors-séries) + les versions numériques + **en cadeau le sac week-end** pour **seulement 35 €** (au lieu de ~~47,50 €~~*). Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(1). (1)

☐ **Formule BIMESTRIELLE -30%**
Auto Plus Classiques tous les 2 mois + 2 hors-séries/an + les versions numériques pour **seulement 3,50 €** les deux 1ers mois puis 5,90 €/2 mois au lieu de ~~7,92€~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(2). (2)

2 Je choisis le mode de paiement

Par prélèvement automatique. Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB

IBAN : ____

Le :

Date et signature obligatoires

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus Classiques, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/apc-80** la boutique officielle d'Auto Plus Classiques

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) **libellé au nom d'Auto Plus Classiques** à : **Service abonnement Magazine Auto Plus Classiques - 59898 Lille Cedex 9**

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire) : __ / __ / ____

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus Classiques et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage !

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (40,70€) et des frais de port (6,80 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 2 mois, je serai prélevé de 5,90 € tous les 2 mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Auto Plus Classiques
LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

AOÛT-SEPTEMBRE 2025

LA COTE

p. 105 Alfa Romeo, Alpine, Audi, Austin/Rover, Austin-Healey
p. 106 Autobianchi, BMW, Citroën, Daf, Ferrari, Fiat
p. 107 Ford, Ford France, Ford (GB), Honda, Innocenti, Jaguar, Lancia
p. 108 Lancia (suite), Lotus, Maserati, Matra, Mazda, Mercedes-Benz, MG, Nissan/Datsun, NSU, Opel
p. 109 Panhard, Peugeot, Porsche, Renault, Rover, Saab, Simca/Talbot/Chrysler
p. 110 Simca/Talbot/Chrysler (suite), Toyota, Triumph, Volkswagen, Volvo


ALFA ROMEO ALFASUD
ALFA ROMEO / STELLANTIS

La cote ***Auto Plus Classiques*** *indique trois valeurs en euros, correspondant aux moyennes des transactions de véhicules de collection en fonction de leur état.*

🔴 ***À restaurer :*** *se rapporte à un véhicule ne pouvant prendre la route sans gros travaux préalables.*

🟠 ***À réviser :*** *désigne une voiture tout juste en mesure de rouler, pour laquelle une remise en état est nécessaire.*

🟢 ***Prête à rouler :*** *s'applique à une auto capable de circuler sans souci, mais qui n'est pas exempte de défauts (carrosserie ou sellerie).*

Les séries limitées ainsi que les autos en état dit « concours » peuvent afficher un tarif supérieur, si leur configuration d'origine est respectée.

Pierre-Louis Champeaux & Jérôme Fombelle

AUDI AG

AUDI 100

ALFA ROMEO	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Alfasud	1972-1983	1800 €	4500 €	7000 €
Alfasud Ti	1972-1983	2900 €	5500 €	10000 €
Alfasud Sprint	1978-1990	2500 €	3000 €	6500 €
33	1983-1994	1200 €	3200 €	5800 €
Giulietta Sprint/Spider	1954-1962	NC	28000 €	70000 €
Giulia	1963-1977	5500 €	9900 €	13200 €
Giulia Junior/Sprint/GT/GTA	1963-1976	12000 €	20000 €	35000 €
Giulietta	1977-1985	1000 €	1500 €	4500 €
75	1985-1992	2000 €	3800 €	5700 €
75 turbo/V6	1986-1992	4000 €	8500 €	15000 €
Alfetta	1972-1977	3500 €	6500 €	12500 €
Alfetta GT/GTV	1974-1985	5000 €	9500 €	17000 €
Alfetta GTV6	1980-1987	7500 €	14000 €	21000 €
90	1984-1987	1000 €	1500 €	2500 €
Spider Duetto "coda lunga" (série 1)	1966-1968	14000 €	25000 €	34000 €
Spider "coda tronca" (série 2)	1969-1982	7000 €	14000 €	24000 €
Spider Aerodinamica (série 3)	1983-1989	5000 €	9000 €	13000 €
Spider (série 4)	1990-1993	8500 €	12500 €	22000 €

ALPINE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
A110	1963-1977	29000 €	42000 €	75000 €
A110 1600 S/SC/SI	1969-1977	50000 €	60000 €	95000 €
A310 L4	1971-1980	NC	20000 €	32000 €
A310 V6	1977-1985	12000 €	18000 €	29000 €
A310 V6 Pack GT/Boulogne	1983-1985	NC	NC	36000 €
GTA	1984-1991	8000 €	11500 €	18200 €
A610	1991-1995	19500 €	25000 €	32000 €

AUDI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
50	1974-1978	1000 €	1600 €	3300 €
60	1968-1972	1200 €	1500 €	2700 €
80 (B1)	1972-1978	800 €	2200 €	3800 €
80/90 (B2)	1978-1986	300 €	1500 €	2700 €
Coupé (B2)	1980-1987	700 €	2400 €	4900 €
Coupé (B3/B4)	1988-1995	500 €	1500 €	4200 €
S2 Coupé (B3)	1991-1996	3800 €	6000 €	8500 €
S2 Break (B4)	1991-1996	3100 €	4500 €	6900 €
RS2 (B4)	1994-1996	6300 €	9000 €	14300 €
Cabriolet (B3/B4)	1991-2000	1200 €	3000 €	7700 €
100 (C1)	1968-1976	800 €	1800 €	3900 €
100 Coupé (C1)	1971-1982	2100 €	4500 €	8800 €
100 (C2)	1976-1982	300 €	1000 €	2100 €
100 (C3)	1982-1991	600 €	1100 €	1600 €
100 S4 (C4)	1992-1994	1800 €	3500 €	4900 €
200 (C2)	1979-1982	700 €	1400 €	2300 €
200 (C3)	1983-1991	400 €	2500 €	3900 €
V8	1989-1994	800 €	3000 €	5100 €

AUSTIN/ROVER	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mini Mk1/Mk2	1959-1969	8500 €	12100 €	15000 €
Mini Cooper/Cooper S	1961-1971	9000 €	14500 €	25000 €
Mini Mk3/Mk4	1970-1983	2800 €	4300 €	6800 €
Mini Mk5	1984-1992	2100 €	3900 €	5900 €
Mk6/Mk7	1992-2000	3300 €	5400 €	7600 €
Mini Cooper/Cooper S	1990-2000	5000 €	8200 €	10500 €
Mini Countryman	1960-1969	6000 €	12500 €	16200 €
Mini Clubman	1969-1980	2800 €	4500 €	7000 €
Mini Clubman Estate	1969-1980	4000 €	6000 €	9900 €
Mini Clubman 1275 GT	1969-1980	5400 €	8200 €	11300 €
Metro	1980-1990	600 €	1200 €	2600 €
1100/1300/Princess	1963-1974	2100 €	4300 €	6900 €

AUSTIN-HEALEY	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
100-4	1953-1957	18000 €	26000 €	48000 €
100-6	1957-1959	22000 €	34000 €	62000 €
3000	1959-1967	21600 €	31000 €	56900 €
Sprite Mk1 "Frogeye"	1958-1961	7300 €	14900 €	19500 €
Sprite Mk2/Mk3/Mk4	1961-1970	4000 €	5500 €	8900 €

Rappel: 🔴 À restaurer
🟠 À réviser 🟢 Prête à rouler

AUTOBIANCHI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
A112 séries 1/2/3	1970-1978	3000 €	4500 €	7000 €
A112 séries 4/5/6/7	1978-1986	2000 €	3000 €	4500 €
A112 Abarth "58 hp"	1971-1975	6000 €	9000 €	15000 €
A112 Abarth "70 hp"	1975-1985	4500 €	6500 €	10600 €

BMW	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
1500/1600/1800/2000	1961-1972	6800 €	10000 €	15000 €
1600/1502/1602/1802	1966-1976	3500 €	6000 €	11000 €
2002	1968-1975	4500 €	12000 €	20000 €
2002 ti	1968-1971	6000 €	16000 €	29000 €
2002 tii	1971-1975	10500 €	19000 €	36000 €
Série 3 (E21)	1975-1983	5400 €	7900 €	11500 €
323i (E21)	1977-1982	6000 €	12000 €	22000 €
Série 3 (E30)	1982-1991	2500 €	4900 €	8200 €
325 i/is/ix (E30)	1985-1991	4500 €	8000 €	15000 €
Série 3 Cabriolet	1986-1992	3100 €	6900 €	10000 €
Série 5 (E12)	1972-1981	2100 €	5000 €	8000 €
Série 5 (E28)	1981-1988	1800 €	3800 €	7300 €
Coupé 2000/2500/2800/3.0 (E9)	1968-1975	12000 €	19500 €	29500 €
Série 6 (E24)	1975-1989	3500 €	6000 €	10500 €
2800/2500/3.0/3.3	1969-1977	7000 €	12500 €	16000 €
Série 7 (E23)	1977-1986	1500 €	3200 €	6700 €

CITROËN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
2CV A	1949-1954	10000 €	14000 €	21000 €
2CV AZ	1954-1963	6000 €	10000 €	13200 €
2CV AZL/AZLP	1957-1962	5000 €	9200 €	12800 €
2CV AZA/AZAM	1963-1970	4500 €	7500 €	11500 €
2CV 4/6	1970-1990	3500 €	6400 €	8200 €
2CV Charleston/Dolly/France3	1970-1990	5000 €	8500 €	14000 €
2CV AZU/AK	1951-1978	3800 €	6800 €	10500 €
Dyane 4 glaces	1967-1970	3000 €	4000 €	6000 €
Dyane 6 glaces	1970-1983	2000 €	3000 €	5000 €
Dyane Caban/beige métallisé	1977-1978	3500 €	5000 €	7000 €
Acadiane	1978-1987	600 €	1500 €	3000 €
LN/LNA	1976-1986	400 €	700 €	1200 €
Visa	1978-1988	500 €	900 €	1900 €
Visa Découvrable	1983-1985	1600 €	2400 €	3600 €
Visa GT Tonic/GTi	1983-1988	1800 €	2600 €	5000 €
Visa Chrono	1982	4500 €	6500 €	16000 €
AMI 6	1961-1969	2900 €	5600 €	8900 €
AMI 6 break	1964-1969	2200 €	4000 €	6000 €
AMI 8	1969-1978	1000 €	3500 €	5000 €
AMI 8 Service	1970-1978	1500 €	2900 €	5500 €
Ami Super	1973-1976	2000 €	5000 €	7000 €
Méhari	1968-1987	5000 €	9700 €	15800 €


CITROËN ID 19

CITROËN

CITROËN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Méhari 4x4	1979-1983	NC	16000 €	32000 €
AX Sport	1986-1991	4000 €	7500 €	9500 €
AX GTi	1991-1995	3000 €	6000 €	7800 €
GS	1970-1979	900 €	2500 €	4300 €
GS Pallas/X2/X3	1974-1979	1300 €	2600 €	4500 €
GS Basalte	1978-1979	NC	5000 €	7000 €
GS Break	1972-1980	800 €	2000 €	3500 €
GS Birotor	1974-1975	4000 €	9000 €	12000 €
GSA	1979-1986	800 €	1500 €	2900 €
BX "phase 1"	1982-1986	500 €	1500 €	2500 €
BX	1986-1994	300 €	1200 €	2000 €
BX Sport/GTi/16S	1985-1993	1200 €	3000 €	6500 €
Traction 7/11 berline	1934-1940	10000 €	19000 €	30000 €
Traction 11 berline	1946-1957	5000 €	12000 €	18000 €
Traction 15 berline	1938-1955	18000 €	25000 €	39000 €
DS 19/21	1955-1967	13000 €	22000 €	29000 €
ID 19/21	1957-1967	5000 €	10500 €	15000 €
ID 19/20/21/DSuper/ DSpécial	1967-1975	4000 €	9000 €	15000 €
DS 20/21/23	1967-1975	6500 €	13000 €	20000 €
DS 21/23 ie	1970-1975	9000 €	15000 €	22000 €
CX	1974-1991	1500 €	3500 €	5500 €
CX GTi/GTi Turbo	1977-1989	4500 €	9000 €	12000 €
CX Prestige/GTi Turbo 2	1976-1989	5200 €	9500 €	14000 €
CX Limousine	1980-1989	1800 €	3200 €	5500 €
SM	1970-1975	11000 €	25000 €	35000 €
Type H	1948-1981	6500 €	13500 €	17000 €

DAF	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
30/31/32	1961-1963	400 €	900 €	2000 €
44/46/55	1966-1975	750 €	1900 €	2800 €
33	1967-1974	500 €	1300 €	2600 €
66	1972-1975	800 €	2000 €	3000 €

FERRARI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
308/328 GTB/GTS	1974-1989	NC	29000 €	34000 €
Mondial	1980-1993	NC	14000 €	25000 €

FIAT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
500 Nuova/D	1957-1965	5200 €	8500 €	15000 €
500 F	1965-1973	4800 €	6500 €	11000 €
500 L/R	1968-1973	5000 €	7000 €	13000 €
500 Jardinière	1960-1977	7000 €	12000 €	18000 €
126 A/A1	1972-1985	1900 €	2800 €	3700 €
126 FL/Bis	1985-1992	1300 €	2100 €	3300 €
600	1955-1969	3000 €	7500 €	14000 €
600 Multipla	1956-1965	7000 €	14000 €	23000 €
850	1964-1972	1300 €	2000 €	5900 €
850 Coupé/Sport Coupé	1965-1972	3000 €	5000 €	9500 €
850 Spider/Sport Spider	1965-1972	5000 €	8500 €	12000 €
127	1971-1986	500 €	2000 €	4000 €
128	1969-1978	1200 €	1700 €	2900 €
128 Coupé 1300 SL	1972-1975	NC	3500 €	6500 €
128 Coupé/Berlinetta	1972-1980	1500 €	3000 €	4500 €
Ritmo	1978-1988	300 €	700 €	1500 €
Ritmo Abarth 125/130	1981-1987	NC	3000 €	4500 €
Ritmo Cabriolet	1981-1987	1000 €	2500 €	4500 €
124	1966-1975	3000 €	5400 €	7000 €
124 Coupé	1967-1975	5000 €	6500 €	9000 €
124 Spider	1967-1986	7000 €	10200 €	16500 €
131	1974-1985	600 €	1000 €	1800 €
131 Racing	1978-1981	2200 €	5000 €	9800 €
130	1969-1977	1600 €	3500 €	4000 €

FIAT	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
130 Coupé	1971-1977	4000 €	8000 €	15000 €
X1/9	1972-1989	2300 €	4400 €	6500 €
Barchetta	1995-2005	1800 €	3100 €	4500 €

FORD	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Fiesta Mk1	1976-1983	600 €	1200 €	2800 €
Fiesta Mk1 phase 2	1984-1989	500 €	900 €	1800 €
Fiesta 1300 Super Sport	1980-1982	NC	1900 €	4000 €
Fiesta XR2 (84 ch)	1981-1983	NC	3300 €	6500 €
Fiesta XR2 (96 ch)	1983-1989	1200 €	2500 €	4800 €
Escort Mk1	1968-1974	700 €	3000 €	6800 €
Escort Mk2	1975-1980	500 €	2000 €	3000 €
Escort Mk3	1980-1990	300 €	1100 €	1800 €
Sierra Cosworth	1986-1991	1800 €	3200 €	5000 €
Taunus 12 M/15 M	1962-1970	1500 €	3700 €	5300 €
Taunus 17 M/20 M/26 M	1960-1971	1800 €	4500 €	7900 €
Taunus TC	1970-1983	800 €	1600 €	2900 €
Granada	1972-1985	1000 €	1800 €	3400 €
Capri Mk1	1969-1974	2500 €	5900 €	9200 €
Capri Mk2	1974-1978	1500 €	5000 €	8000 €
Capri Mk3	1978-1984	1500 €	3900 €	6300 €

FORD FRANCE	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Vedette	1949-1954	4300 €	7200 €	9900 €

FORD (GB)	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Anglia	1953-1968	700 €	1400 €	3500 €
Cortina	1963-1979	500 €	1800 €	3500 €

HONDA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
S800 coupé	1966-1970	8000 €	12000 €	18000 €
S800 cabriolet	1966-1970	10000 €	15000 €	25000 €
Civic Mk1	1972-1979	1200 €	2000 €	3900 €
Civic Mk2	1979-1983	600 €	1200 €	1900 €
CRX	1984-1991	800 €	2000 €	4500 €
Accord Mk1	1976-1981	NC	1500 €	2000 €
Accord Mk2	1981-1985	800 €	1200 €	1600 €
Prelude	1978-1982	800 €	1500 €	2000 €

INNOCENTI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mini	1968-1975	1900 €	2500 €	4000 €
Mini Cooper	1968-1975	4000 €	6000 €	9900 €
Mini "Bertone"	1976-1991	500 €	1000 €	2000 €
De Tomaso	1983-1991	1800 €	4200 €	5900 €

JAGUAR	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Mk2/Type S	1959-1968	10000 €	17000 €	25000 €
Mark X/42	1962-1969	5300 €	9800 €	15000 €
XJ6 Série 1 et 2	1968-1979	2500 €	6000 €	12000 €
XJ6 Série 3	1979-1986	2000 €	5500 €	10000 €
XJ12	1979-1992	6000 €	11000 €	18000 €
XJS	1975-1991	5800 €	9000 €	14000 €

LANCIA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Delta	1979-1993	1500 €	2800 €	4100 €
Delta HF Turbo	1983-1992	2500 €	4200 €	7500 €
Delta HF Turbo 4WD	1986-1988	NC	NC	30000 €
Delta HF Integrale	1988-1994	NC	NC	50000 €
Fulvia	1963-1972	3500 €	5200 €	7300 €
Fulvia Coupé 1.2/1.3	1965-1976	7000 €	12000 €	17500 €
Fulvia Coupé HF	1965-1976	9000 €	15000 €	28000 €
Fulvia Zagato	1965-1972	15000 €	25000 €	38000 €
Flavia	1960-1971	3000 €	5400 €	8200 €



Fabrication Française

NOUVEAUTÉ

REFRESH NOIR 8820



- **Retouche sans décapage** des châssis/cadres
- **Application simple** au pinceau
- Finition **mat ou brillant**

+30 ANS DE SAVOIR-FAIRE

+200 PRODUITS

Commandez en ligne sur **RESTOM.NET**




MERCEDES BENZ 250

MERCEDES-BENZ AG

LANCIA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Flavia coupé	1962-1971	6000 €	11000 €	17000 €
Beta	1973-1984	800 €	2000 €	4000 €
Beta coupé	1974-1984	1500 €	3600 €	7500 €
Beta Montecarlo	1975-1981	3900 €	7000 €	14000 €
Beta Spider	1974-1982	3000 €	5000 €	9000 €
Gamma	1975-1984	NC	1500 €	2600 €
Gamma coupé	1976-1984	2900 €	5500 €	9000 €

LOTUS	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Elan	1962-1975	NC	NC	26000 €
Elan +2	1967-1975	NC	10000 €	18500 €
Elan	1989-1995	NC	NC	9900 €
Europe/Europa	1966-1975	6200 €	12400 €	17500 €
Elite	1974-1982	1800 €	3200 €	6500 €
Excel	1982-1992	NC	NC	10500 €
Esprit S1/S2/S3	1977-1987	NC	NC	17500 €

MASERATI	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Biturbo	1975-1994	2000 €	4000 €	6500 €
Biturbo Spyder	1985-1994	NC	9000 €	12000 €
Ghibli II	1992-1998	NC	9000 €	15000 €

MATRA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Djet/Jet 5/Jet 6	1965-1968	20000 €	29000 €	48000 €
530	1967-1973	5000 €	9500 €	15000 €
Bagheera	1973-1980	3000 €	5900 €	10000 €
Murena 1.6	1980-1983	2000 €	4000 €	6500 €
Murena 2.2	1981-1984	4300 €	6700 €	8000 €
Rancho	1977-1984	1200 €	2600 €	4500 €

MAZDA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
929 Mk1 et Mk2	1973-1981	500 €	1200 €	2000 €
929 Mk3	1981-1987	400 €	900 €	1500 €
929 coupé	1981-1987	500 €	900 €	2000 €
MX-3	1992-1998	900 €	1600 €	2600 €
MX-5 NA	1989-1997	3000 €	4300 €	7000 €
RX-7	1979-1991	1800 €	3200 €	7100 €

MERCEDES-BENZ	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
190 - 190 E (W201)	1983-1993	1500 €	3500 €	5900 €
190 E 2.3/2.5 16 (W201)	1984-1993	9500 €	18000 €	26000 €
190/200/230 c/D/Dc (W110)	1961-1968	3300 €	5000 €	7800 €
200/220/240 D (W115)	1967-1976	1500 €	3000 €	4500 €
230/250/280 (W114)	1967-1976	2500 €	4000 €	10000 €
200/280 E (W123)	1975-1985	1000 €	3500 €	5400 €
230/280 C/CE (W123)	1976-1985	1200 €	4500 €	7500 €
200/220 CE/ cabriolet (W124)	1992-1997	8000 €	12000 €	18000 €
300/320 CE/CE-24 (W124)	1987-1996	2000 €	5700 €	9500 €
300/320 CE/CE-24 cabriolet	1992-1997	NC	15000 €	24000 €
500 E (W124)	1990-1995	NC	23000 €	45000 €
220/230 b/S/Sb/SE (W111)	1959-1968	3100 €	4900 €	8500 €

MERCEDES-BENZ	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
220/250/280 SE/Seb Coupé (W111)	1959-1971	3500 €	5400 €	9300 €
280/350/450 SL (W107)	1971-1980	14000 €	23000 €	38000 €
280/350/380/450/500 SLC (W107)	1971-1981	10000 €	15000 €	23000 €
250/280/300 6 cyl. (W108/109)	1965-1972	4000 €	7500 €	15000 €
280/300 8 cyl. (W108/109)	1968-1972	7600 €	12300 €	18900 €
280/350/450 S/SE/SEL (W116)	1972-1980	3500 €	9300 €	14500 €
260 SE / 280 S/SE (W126)	1981-1991	2500 €	4500 €	7500 €
300 SE/SEL (W126)	1985-1991	2900 €	5600 €	9000 €
380 SE/SEL / 420 SE/SEL (W126)	1981-1991	4000 €	7500 €	13000 €
500 SE/SEL / 560 SE/SEL (W126)	1981-1992	4500 €	9400 €	14900 €
380/560 SEC (W126)	1981-1991	5300 €	12000 €	18000 €
280/300/380/500 SL (W107)	1980-1989	18000 €	32000 €	45000 €
300/500 SL (W129)	1988/1993	4500 €	8500 €	19000 €

MG	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Midget	1961-1974	4000 €	5100 €	8200 €
Midget 1500	1975-1979	3100 €	4500 €	7000 €
MGA Coupé	1955-1962	9000 €	14000 €	20000 €
MGA Roadster	1955-1962	NC	17000 €	23000 €
MGB	1962-1974	9500 €	16700 €	23000 €
MGB pare-chocs US	1974-1980	5500 €	9500 €	14500 €
MGB GT	1967-1974	6000 €	12000 €	16000 €
MGB GT pare-chocs US	1974-1980	5000 €	8000 €	12000 €

NISSAN/DATSUN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
240 Z	1970-1974	14000 €	21000 €	27000 €
260 Z	1974-1978	10000 €	18000 €	25000 €
200 SX s12 / s13	1984-1988	2800 €	5200 €	7900 €
280 ZX	1978-1983	2800 €	6500 €	15000 €
300 ZX Z31	1983-1989	3200 €	5400 €	8200 €

NSU	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Prinz	1958-1967	1800 €	2900 €	5000 €
1000	1963-1972	1500 €	2300 €	4000 €
1000/1200 TT/TTS	1965-1972	4500 €	9800 €	16000 €
Ro 80	1967-1977	5000 €	8500 €	12000 €
Spider	1964-1967	10000 €	20000 €	25000 €

OPEL	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Corsa A	1965-1979	500 €	1800 €	3500 €
Kadett B/C	1965-1979	900 €	2500 €	3800 €
Ascona A/B	1970-1981	1100 €	3000 €	4500 €
GT	1968-1973	6500 €	11000 €	17000 €
Manta A	1970-1975	2500 €	8000 €	12000 €

DR


SAAB 95

OPEL	PRODUCTION			
Manta A GT/E	1974-1975	3500 €	10000 €	15000 €
Manta B 1.2/1.3/1.6/1.8	1975-1988	1500 €	3500 €	7500 €
Manta B 1.9/2.0	1975-1988	2000 €	5800 €	10000 €
Commodore	1967-1982	2000 €	3500 €	5000 €
Commodore Coupé	1968-1977	3500 €	8000 €	14000 €
Monza	1976-1987	2500 €	4000 €	6000 €

PANHARD	PRODUCTION			
Dyna Junior	1952-1956	9000 €	16000 €	20000 €
Scarlette	1952-1953	NC	NC	16000 €
Dyna X	1946-1953	3000 €	4300 €	7500 €
Dyna Z	1953-1960	1700 €	3000 €	5000 €
PL17	1959-1965	1000 €	2600 €	5200 €
24	1963-1967	4000 €	7000 €	9000 €
24 CT	1963-1967	4500 €	7700 €	9800 €

PEUGEOT	PRODUCTION			
104	1972-1988	800 €	2200 €	3500 €
104 Coupé/ZL/ZR	1973-1983	900 €	2800 €	4000 €
104 ZS	1976-1985	3500 €	6900 €	10500 €
205	1983-1998	800 €	1700 €	3000 €
205 GTI 1,6 105/115 ch	1984-1993	5500 €	9000 €	12000 €
205 GTI 1,9 130/122 ch	1986-1994	7000 €	10000 €	14000 €
205 GTI Griffe	1991	11000 €	17000 €	25000 €
205 CTI	1984-1994	5000 €	8500 €	10000 €
205 Rallye	1987-1992	8000 €	11000 €	16000 €
204	1965-1976	1200 €	3000 €	5200 €
204/304 Coupé	1966-1975	1600 €	3000 €	7500 €
204/304 cabriolet	1967-1975	5000 €	8500 €	13000 €
304	1969-1980	900 €	2700 €	5000 €
202	1938-1949	2500 €	5000 €	7500 €
203	1948-1960	3500 €	6000 €	9600 €
203 Découvrable	1949-1956	NC	20000 €	28000 €
203 Cabriolet	1951-1956	NC	45000 €	68000 €
403	1955-1966	2300 €	4000 €	8200 €
403 break Commerciale/Familiale	1956-1962	2500 €	4500 €	8700 €
404 berline	1960-1975	2800 €	5500 €	8600 €
404 break	1962-1972	4200 €	7500 €	13000 €
404 Coupé	1962-1969	7500 €	17000 €	24000 €
404 Cabriolet	1962-1969	18000 €	27000 €	36000 €
504	1968-1983	1800 €	4500 €	7500 €
504 TI	1971-1983	2800 €	5500 €	9000 €
504 Break	1971-1983	3500 €	6500 €	9500 €
504 Coupé	1969-1983	3100 €	7000 €	11000 €
504 Coupé V6	1975-1983	5000 €	8500 €	13000 €
504 Cabriolet	1969-1983	7200 €	12000 €	18000 €
504 Cabriolet V6	1969-1983	11000 €	18500 €	25500 €
505	1979-1992	800 €	1600 €	2900 €
505 TI/STI	1979-1983	1200 €	2500 €	4500 €
505 GTI	1973-1989	1600 €	2900 €	5200 €
505 Turbo/V6	1983-1989	2900 €	4300 €	7500 €
604	1975-1985	1800 €	3200 €	5500 €

PORSCHE	PRODUCTION			
911 2.7	1974-1977	18000 €	28000 €	45000 €
911 3.0 SC	1978-1983	17000 €	29000 €	39000 €
914 1.7/1.8/2.0 L	1969-1975	9500 €	22000 €	30000 €
924	1975-1989	2000 €	4200 €	6500 €
944	1981-1991	4500 €	8500 €	12000 €
944 Turbo	1985-1991	8500 €	11300 €	14500 €
944 Cabriolet	1989-1991	10000 €	12000 €	15300 €
928	1977-1982	8500 €	13000 €	19000 €
928 S	1979-1986	9000 €	14000 €	22000 €
928 S4/GT	1986-1991	10000 €	17000 €	28000 €

PORSCHE	PRODUCTION			
928 GTS	1991-1995	12000 €	19500 €	36000 €
968	1991-1995	9500 €	12500 €	16000 €
968 Cabriolet	1991-1995	14000 €	19000 €	23000 €

RENAULT	PRODUCTION			
Juvaquatre/Dauphinoise	1937-1960	3000 €	7000 €	10500 €
4CV	1947-1961	2000 €	4500 €	6500 €
4CV découvrable	1949-1961	8000 €	15000 €	20000 €
4	1961-1967	3500 €	5600 €	8200 €
4	1967-1974	2300 €	4500 €	5900 €
4	1974-1993	1500 €	4000 €	5500 €
5	1972-1985	1000 €	2900 €	4500 €
5 Alpine/Alpine Turbo	1976-1984	7200 €	11000 €	17500 €
Super 5 GT Turbo	1985-1990	3000 €	9000 €	15000 €
Super 5 1.4 (sauf Five)	1984-1991	600 €	1400 €	2500 €
Super 5 TSE/GTX	1984-1991	1000 €	1900 €	3800 €
Dauphine	1956-1968	2500 €	4500 €	6500 €
Dauphine Gordini	1958-1968	3900 €	6300 €	8500 €
6	1968-1980	800 €	2500 €	3600 €
8	1962-1973	2500 €	6000 €	8000 €
10	1965-1973	1500 €	2500 €	3500 €
11 Turbo	1984-1989	5000 €	7000 €	9000 €
12	1969-1980	800 €	1700 €	3000 €
12 break	1970-1980	1000 €	1900 €	3100 €
12 TS	1972-1980	1500 €	2700 €	4000 €
14	1976-1983	800 €	1500 €	2500 €
18	1978-1986	600 €	1200 €	2400 €
18 Turbo	1981-1986	1000 €	2500 €	5000 €
Frégate	1951-1960	1200 €	3500 €	5000 €
16	1965-1970	3500 €	5300 €	7600 €
16	1970-1980	2300 €	3900 €	5000 €
16 TS	1968-1970	4100 €	6300 €	8800 €
16 TS	1970-1980	3600 €	4900 €	6700 €
16 TX	1973-1980	5300 €	7800 €	9800 €
20	1975-1984	800 €	2500 €	5500 €
30	1975-1983	1000 €	3500 €	7000 €
25 V6 Injection/Turbo	1984-1992	600 €	1600 €	3000 €
Floride/Caravelle	1959-1968	5000 €	9000 €	16000 €
15	1971-1979	2300 €	4800 €	8400 €
17	1971-1979	2900 €	5500 €	9500 €
Fuego	1981-1985	2000 €	6000 €	11000 €
Prairie/Colorale	1950-1957	2000 €	3200 €	6000 €
Rodéo 4/5/6	1970-1986	1600 €	3200 €	4300 €
Estafette	1959-1980	2600 €	4000 €	5900 €

ROVER	PRODUCTION			
P4 60/75/80/90/95/100/105 R/S	1954-1964	4500 €	9300 €	18500 €
P5 2.6/3.0/3.5	1958-1973	3900 €	8300 €	15800 €
P6 2000/2200	1963-1977	2800 €	6500 €	11000 €
P6 3500	1967-1976	3500 €	8000 €	15000 €
2000/2400 SD (SD1)	1982-1987	700 €	1200 €	2500 €
2300/2600 S (SD1)	1977-1987	1100 €	1900 €	3100 €
3500 S (SD1)	1976-1987	1600 €	3600 €	6400 €
2600/3500 VandenPlas (SD1)	1980-1987	1800 €	4000 €	7000 €
3500 Vitesse (SD1)	1982-1987	2000 €	4500 €	8000 €

SAAB	PRODUCTION			
95	1959-1978	NC	5700 €	8500 €
96	1961-1974	NC	6800 €	12500 €
900	1978-1993	1000 €	2000 €	3500 €
900 Turbo 8/basse pression (145/155 ch)	1978-1989	1500 €	3000 €	6000 €
900 Turbo 16 Aero	1991-1993	2500 €	4200 €	7500 €
900 Turbo 16 Cabriolet	1986-1991	3900 €	6900 €	12000 €


SIMCA 1000 RALLYE 2

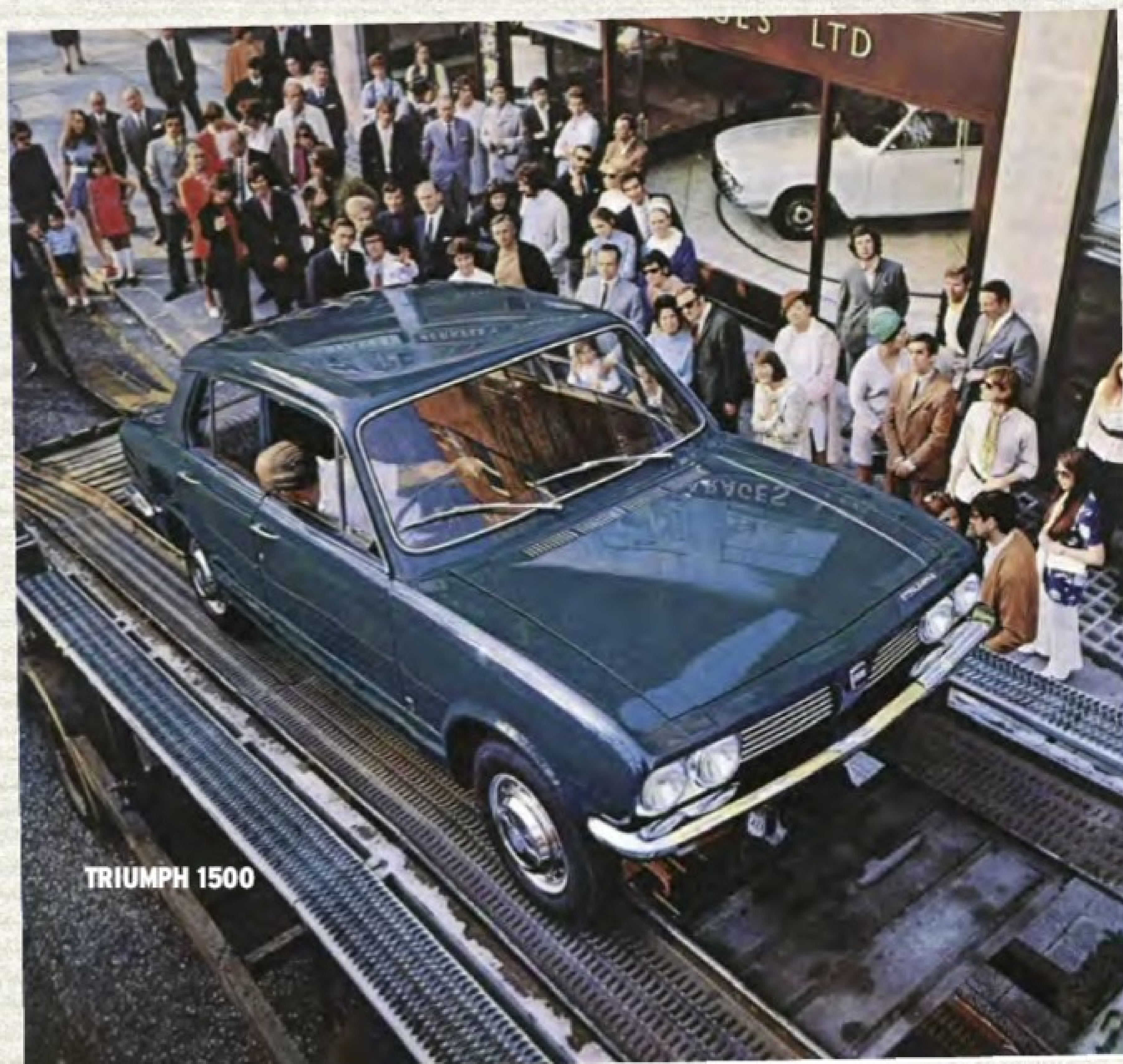
SIMCA/TALBOT/CHRYSLER	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
1000	1961-1978	1400 €	2500 €	4200 €
1000 6/7 CV	1972-1978	1900 €	3900 €	6200 €
1000 Rallye/Rallye 1	1970-1978	5200 €	8000 €	12000 €
1000 Rallye 2	1973-1978	10000 €	16000 €	23000 €
1000 Rallye 2 kit SRT/Rallye 3	1976-1978	14000 €	20000 €	30000 €
Samba	1981-1986	700 €	1500 €	2500 €
Samba Rallye	1983-1985	3000 €	5000 €	7500 €
Samba Cabriolet	1982-1986	800 €	1600 €	4200 €
1100	1967-1981	1300 €	2200 €	4100 €
1100 Spécial	1970-1976	1800 €	3500 €	6400 €
1100 Ti	1973-1978	2500 €	4900 €	8000 €
1100 break	1968-1981	1400 €	2500 €	4700 €
Horizon	1979-1986	800 €	1800 €	2600 €
Aronde 9/1300	1951-1959	3000 €	4700 €	6300 €
Aronde Grand Large	1956-1963	5200 €	8900 €	14500 €
Aronde P60	1959-1963	2900 €	4500 €	6000 €
1300/1500	1963-1967	2000 €	3100 €	4700 €
1301/1501	1967-1975	1600 €	2300 €	3600 €
1307/1510	1975-1982	800 €	1600 €	2500 €
1308/1309	1975-1980	1500 €	2300 €	3000 €
Solara	1980-1986	700 €	1400 €	2300 €
Ariane	1957-1963	2000 €	4500 €	6000 €
Vedette	1955-1961	5500 €	7500 €	12500 €
160/180/2.0	1970-1980	NC	1500 €	2000 €
Tagora	1980-1983	800 €	1500 €	2000 €

TOYOTA	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Tercel 4WD	1983-1988	800 €	1500 €	2400 €
Crown Mk5	1974-1979	900 €	1300 €	2200 €
Celica TA22/23/28	1972-1977	1300 €	2500 €	6500 €
Celica TA60	1982-1985	600 €	1500 €	2300 €
Celica Supra	1982-1986	500 €	1500 €	3500 €
Celica Turbo 4WD ST18	1989-1991	NC	NC	4500 €

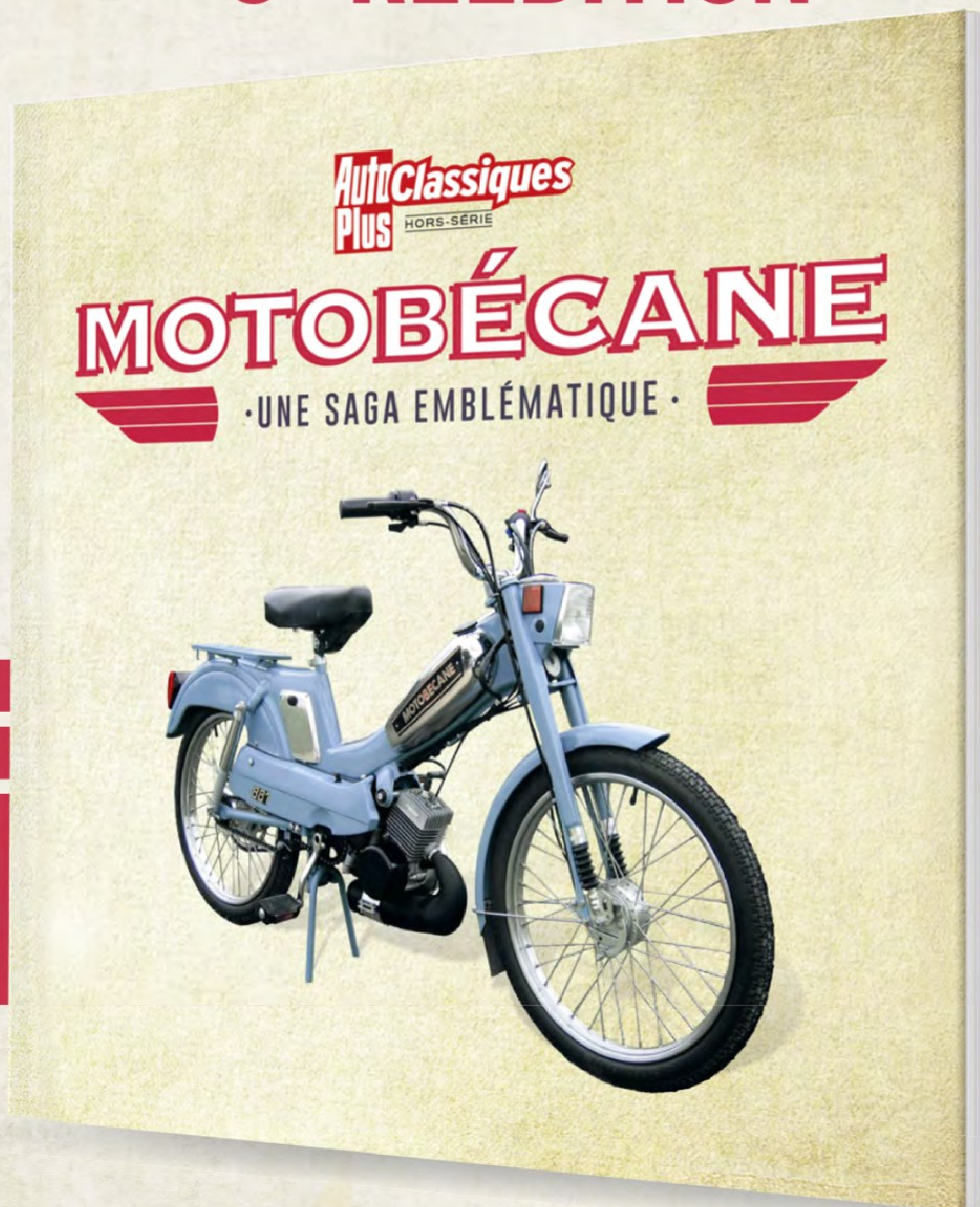
TRIUMPH	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Acclaim	1982-1985	600 €	900 €	1500 €
Herald	1959-1971	1800 €	2500 €	6300 €
Dolomite	1972-1980	1000 €	2500 €	4800 €
1300/1500/2000/2500	1963-1977	1200 €	1900 €	3500 €
TR3	1955-1962	10000 €	14000 €	23000 €
TR4/5/250	1961-1968	7900 €	17000 €	27000 €
TR6	1969-1976	13000 €	18000 €	26000 €
TR7/TR8	1975-1981	1200 €	2300 €	4500 €
GT6	1967-1974	10000 €	17000 €	23000 €
Spitfire 4	1962-1964	6500 €	10500 €	15000 €
Spitfire Mk2	1964-1967	7500 €	12500 €	17000 €
Spitfire Mk3	1967-1970	6300 €	10200 €	15500 €
Spitfire Mk4	1970-1974	5000 €	8000 €	12000 €
Spitfire 1500	1974-1980	4000 €	8500 €	13500 €
Stag	1970-1977	10000 €	15000 €	22000 €

VOLKSWAGEN	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
Polo G40	1987-1994	5500 €	7200 €	10000 €
Coccinelle cabriolet	1949-1979	3600 €	8400 €	15000 €
Coccinelle "split"	1949-1953	11000 €	18000 €	35000 €
Coccinelle "ovale"	1953-1957	9000 €	22000 €	30000 €
Coccinelle 1200	1955-1966	6500 €	13000 €	19000 €
Coccinelle 1200/1300	1966-1978	6000 €	10000 €	15000 €
Coccinelle 1500	1966-1970	6500 €	10800 €	17000 €
Coccinelle 1302/1303	1970-1975	5000 €	7000 €	11000 €
Golf I	1974-1984	1500 €	4000 €	6000 €
Golf I GTI 1600	1976-1982	10000 €	19000 €	27500 €
Golf I cabriolet	1979-1993	4000 €	8000 €	13000 €
Golf I GTI 1800	1982-1984	9000 €	16000 €	24000 €
Golf II	1984-1991	900 €	2000 €	2900 €
Golf II GTI 8S	1984-1991	2600 €	4500 €	6900 €
Golf II GTI 16S	1985-1991	3500 €	6000 €	9500 €
Golf II Rallye	1989	7500 €	12500 €	25000 €
Golf II G60	1990-1991	5500 €	9900 €	14300 €
Notchback	1961-1972	2500 €	3800 €	6200 €
Variant	1961-1972	3800 €	5400 €	8400 €
Fastback	1965-1973	3100 €	4700 €	7800 €
411/412	1968-1974	1300 €	3000 €	5000 €
K70	1970-1974	1000 €	1400 €	2500 €
Karmann-Ghia type 14	1955-1974	3000 €	9000 €	22000 €
Scirocco	1974-1981	2500 €	5000 €	8500 €
Scirocco II	1982-1988	1500 €	3500 €	5000 €

VOLVO	PRODUCTION	🔴	🟠	🟢
66	1975-1980	200 €	1200 €	2500 €
480 S/ES	1986-1995	450 €	1400 €	2300 €
480 Turbo	1988-1995	600 €	1900 €	3600 €
120/121/122/124 Amazon	1956-1970	3500 €	9000 €	14900 €
P1800	1961-1973	NC	10000 €	16000 €
142	1967-1974	800 €	1800 €	2500 €
144	1967-1974	500 €	1300 €	2100 €
145	1967-1974	1000 €	2000 €	3800 €
164	1968-1975	2200 €	3400 €	6500 €
240/244	1974-1990	1200 €	2000 €	3600 €
240/242/264 Turbo	1974-1990	1300 €	2400 €	4000 €
240/245/265 break	1974-1993	1600 €	2900 €	4500 €
262C Coupé Bertone	1977-1981	2000 €	5000 €	9000 €
780 Coupé Bertone	1985-1990	1100 €	1600 €	3200 €


TRIUMPH 1500

SUCCÈS EN KIOSQUE
3e RÉÉDITION





EN VENTE ACTUELLEMENT

Auto Plus Classiques

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

ALFA ROMEO
33
Etat exceptionnel

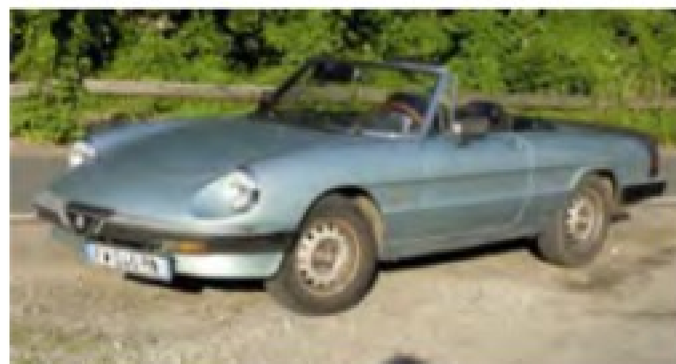
1988 - **12 000 €** - dpt 83
06 60 33 02 10

ALFA ROMEO
90
Très bon état

1985 - **7 000 €** - dpt 63
07 86 12 74 36

ALFA ROMEO
GIULIA SUPER 1600
Bon état

1975 - **8 700 €** - dpt 92
06 63 74 68 69

ALFA ROMEO
SPIDER 2000
Bon état

1984 - **7 500 €** - dpt 54
06 67 06 18 71

AUDI
80 COUPÉ GT
Très bon état

1983 - **9 000 €** - dpt 45
06 48 27 76 86

AUDI
80 GTE
Très bon état

1984 - **7 200 €** - dpt 15
06 81 05 24 93

AUDI
COUPÉ GT
Très bon état

1982 - **7 000 €** - dpt 07
06 43 96 01 05

AUSTIN
MINI
Parfait état

1980 - **11 500 €** - dpt 64
06 28 34 77 84

AUSTIN
PRINCESSE VAN DEL PLACE
Bon état

1964 - **7 000 €** - dpt 34
06 27 46 38 86

AUSTIN HEALEY
SPRITE MK4
Très bon état

1969 - **12 700 €** - dpt 11
06 80 38 70 86

AUTOBIANCHI
A112 ELEGANTE
Parfait état

1977 - **10 000 €** - dpt 90
06 18 41 26 91

AUTOBIANCHI
BIANCHINA
Bon état

1969 - **9 500 €** - dpt 34
06 88 67 26 17

BMW
316
Très bon état

1977 - **7 900 €** - dpt 37
06 80 72 10 77

BMW
316
Très bon état

1982 - **10 900 €** - dpt 01
06 46 26 27 23

BMW
320
Bon état

1980 - **8 990 €** - dpt 40
07 83 89 58 90

CADILLAC
ELDORADO COUPÉ
Très bon état

1973 - **11 000 €** - dpt 14
06 16 82 31 97

CADILLAC
SEVILLE
Très bon état

1977 - **8 200 €** - dpt 59
06 10 18 20 84

CHEVROLET
CORVAIR MONZA SPYDER
Très bon état

1964 - **10 000 €** - dpt 67
06 26 43 05 98

CITROEN
2CV
Très bon état

1958 - **12 000 €** - dpt 44
06 51 40 70 01

CITROEN
2CV 4
Parfait état

1970 - **9 500 €** - dpt 87
06 76 89 28 51

CITROEN
2CV 4
Très bon état

1978 - **10 000 €** - dpt 78
06 19 94 81 53

CITROEN
2CV 4
Etat exceptionnel

1978 - **11 900 €** - dpt 68
06 08 91 47 61

CITROEN
2CV 4
Très bon état

1979 - **9 000 €** - dpt 34
06 14 18 68 48

CITROEN
2CV 6
Bon état

1980 - **9 900 €** - dpt 73
06 17 26 32 76

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

Auto Plus Classiques

CITROEN

2CV 6 CLUB
Bon état



1984 - **8 500 €** - dpt 25
06 18 31 04 43

CITROEN

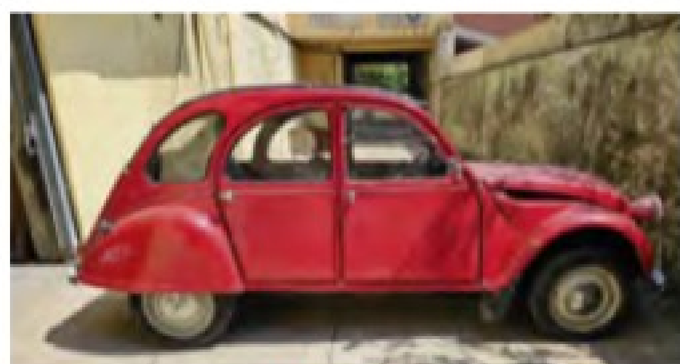
2CV 6 SPÉCIAL
Très bon état



1979 - **7 200 €** - dpt 46
06 89 94 34 92

CITROEN

2CV 6 SPÉCIAL
Bon état



1986 - **6 000 €** - dpt 06
06 33 19 38 18

CITROEN

2CV A
Bon état



1955 - **9 500 €** - dpt 83
07 82 20 37 43

CITROEN

2CV FOURGONNETTE
Très bon état



1976 - **11 000 €** - dpt 33
06 10 63 09 41

CITROEN

2CV AZ
Très bon état



1956 - **9 800 €** - dpt 95
06 61 20 26 32

CITROEN

2CV AZ
Parfait état



1957 - **13 000 €** - dpt 01
06 25 52 53 89

CITROEN

2CV AZ
Très bon état



1959 - **11 000 €** - dpt 80
06 35 76 18 35

CITROEN

2CV AZ
Parfait état



1960 - **12 600 €** - dpt 33
07 86 83 88 33

CITROEN

2CV AZ
Bon état



1968 - **7 200 €** - dpt 26
06 89 26 07 43

CITROEN

2CV AZ
Très bon état



1969 - **9 900 €** - dpt 49
06 15 78 47 36

CITROEN

2CV AZ
Bon état



1964 - **9 700 €** - dpt 34
06 23 85 54 66

CITROEN

2CV AZ
Bon état



1966 - **6 000 €** - dpt 44
06 37 24 34 29

CITROEN

2CV AZ
Très bon état



1975 - **8 600 €** - dpt 76
06 21 23 22 99

CITROEN

2CV AZLP
Très bon état



1958 - **8 500 €** - dpt 13
06 72 32 14 42

CITROEN

2CV DOLLY
Très bon état



1979 - **13 000 €** - dpt 52
06 08 22 42 27

CITROEN

2CV DOLLY
Très bon état



1985 - **9 800 €** - dpt 77
06 52 72 36 32

CITROEN

5HP COUPÉ DOCTEUR
Bon état



1925 - **10 000 €** - dpt 27
06 08 68 83 10

CITROEN

AC4
Très bon état



1932 - **10 500 €** - dpt 44
06 75 08 03 87

CITROEN

AMI 6 BREAK
Très bon état



1966 - **7 500 €** - dpt 34
06 81 70 95 03

CITROEN

AMI 8
Très bon état



1975 - **5 750 €** - dpt 11
06 83 15 75 20

CITROEN

B14
Etat exceptionnel



1928 - **12 000 €** - dpt 79
06 09 35 30 43

CITROEN

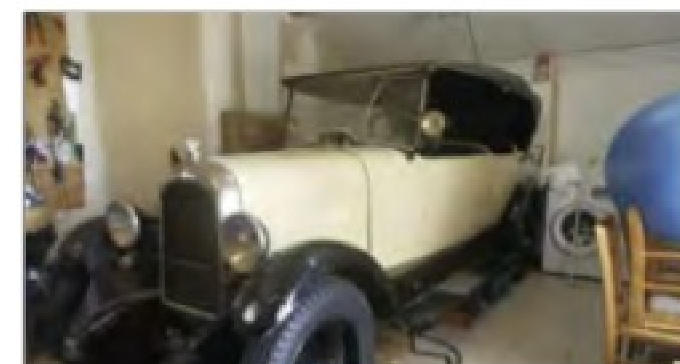
B14 LIMOUSINE
Parfait état



1925 - **12 000 €** - dpt 71
06 83 91 09 96

CITROEN

B14 TORPEDO
Bon état



1928 - **9 800 €** - dpt 69
06 65 24 43 36

CITROEN
BX
Très bon état

1986 - **9 000 €** - dpt 44
06 81 64 91 56

CITROEN
C4
Très bon état

1929 - **12 000 €** - dpt 59
06 82 90 95 28

CITROEN
C4 BERLINE
Bon état

1928 - **11 200 €** - dpt 22
06 13 42 12 62

CITROEN
CX
Parfait état

1983 - **7 700 €** - dpt 75
06 60 45 67 95

CITROEN
CX 20RE
Bon état

1986 - **7 500 €** - dpt 94
06 83 84 01 49

CITROEN
CX 25 GTI
Parfait état

1987 - **11 100 €** - dpt 03
06 86 56 00 79

CITROEN
CX GTI TURBO
Bon état

1986 - **11 900 €** - dpt 69
06 27 32 76 08

CITROEN
CX PALLAS
Très bon état

1978 - **9 500 €** - dpt 31
06 82 68 96 52

CITROEN
DS D SPÉCIAL
Bon état

1973 - **12 500 €** - dpt 54
07 70 19 93 83

CITROEN
DYANE 6
Très bon état

1968 - **8 500 €** - dpt 76
06 35 18 46 34

CITROEN
DYANE 6
Très bon état

1976 - **7 500 €** - dpt 83
04 94 33 72 10

CITROEN
DYANE 6
Très bon état

1977 - **6 000 €** - dpt 75
06 14 75 03 47

CITROEN
DYANE 6
Bon état

1981 - **5 300 €** - dpt 24
06 80 35 26 26

CITROEN
GS CLUB CMATIC
Bon état

1978 - **6 000 €** - dpt 14
06 72 20 43 56

CITROEN
ROSALIE 8CV
Bon état

1933 - **11 000 €** - dpt 04
06 65 13 28 07

CITROEN
TRACTION 11 B
Très bon état

1956 - **12 000 €** - dpt 11
06 09 78 52 20

CITROEN
TRACTION 11 BL
Bon état

1951 - **6 200 €** - dpt 42
06 80 48 84 46

CITROEN
TRACTION 11 BL
Bon état

1953 - **12 000 €** - dpt 31
06 27 23 36 26

CITROEN
TRACTION 11 BL
Très bon état

1954 - **11 500 €** - dpt 65
06 83 16 19 24

DELAHAYE
109
Très bon état

1930 - **10 000 €** - dpt 73
06 28 36 56 89

FIAT
1100
Bon état

1954 - **6 599 €** - dpt 32
06 07 09 07 63

FIAT
126 PERSONNAL
Bon état

1983 - **5 500 €** - dpt 54
06 80 13 39 15

FIAT
500
Très bon état

1967 - **9 000 €** - dpt 54
06 62 06 39 12

FIAT
500
Parfait état

1971 - **11 000 €** - dpt 58
06 59 42 55 65



MASCOTTE assurances

assurance collection et prestige



Nous allons vous aider à prendre soin de votre jouet, et plus encore...

A partir de **16€** par an*

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- VÉHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION
- AUTOMOBILE DE PRESTIGE
- AUTOMOBILE MODERNE
- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

 **04 94 09 79 70**

DEVIS GRATUIT ET ASSURANCE IMMÉDIATE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **

Mascotte Assurances Siège social : 1191 Avenue de la Résistance CS 40873 83041 Toulon Cedex 09 - SAS de courtage d'assurance au capital de [illegible] - RCS Toulon [illegible] - N° Orias [illegible] www.orias.fr - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest - CS92459 75436 Paris cedex 09 - [illegible]

* Tarif annuel TTC au 01/01/2023 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

FIAT
500 BERLINA
Parfait état

1972 - **11 100 €** - dpt 54
06 80 13 39 15

FIAT
500 L
Très bon état

1971 - **9 300 €** - dpt 09
06 13 13 05 81

FIAT
500 L
Bon état

1972 - **8 900 €** - dpt 75
06 80 64 10 52

FIAT
500 L
Très bon état

1970 - **11 000 €** - dpt 56
06 72 45 83 90

FIAT
500 BREAK GIARDINIERA
Parfait état

1967 - **12 400 €** - dpt 13
06 74 03 46 01

FIAT
500 L
Très bon état

1969 - **8 900 €** - dpt 06
06 59 18 04 68

FIAT
500 L
Très bon état

1972 - **10 000 €** - dpt 66
06 98 12 38 70

FIAT
500 R RINNOVATA
Parfait état

1973 - **10 000 €** - dpt 42
06 12 22 33 42

FIAT
600
Très bon état

1965 - **8 500 €** - dpt 85
07 81 83 29 88

FIAT
600 FANALONE
Très bon état

1967 - **12 500 €** - dpt 37
06 70 20 74 27

FIAT
850 SPIDER
Bon état

1972 - **12 500 €** - dpt 62
06 79 89 04 16

FIAT
850 SPIDER CABRIOLET
Bon état

1971 - **9 900 €** - dpt 64
06 60 29 60 92

FORD
12 M
Très bon état

1968 - **7 250 €** - dpt 19
06 33 47 91 98

FORD
ANGLIA ESTATE
Bon état

1965 - **7 000 €** - dpt 34
06 83 19 53 04

FORD
CAPRI COUPE
Bon état

1978 - **8 800 €** - dpt 44
06 75 18 44 95

FORD
CORSAIR COUPÉ
Bon état

1964 - **10 500 €** - dpt 56
06 72 02 49 24

FORD
CORTINA
Bon état

1970 - **8 700 €** - dpt 22
06 23 18 07 65

FORD
CORTINA MK1 GT
Bon état

1966 - **10 500 €** - dpt 16
06 04 06 78 96

FORD
LTD LANDEAU
Bon état

1978 - **8 000 €** - dpt 62
06 66 21 85 63

FORD
LTD STATION WAGON
Très bon état

1976 - **12 500 €** - dpt 33
06 14 02 37 54

FORD
ZEPHYR
Très bon état

1964 - **3 900 €** - dpt 81
06 64 24 30 57

HOTCHKISS
1350
Bon état

1952 - **11 500 €** - dpt 44
06 30 90 94 19

INNOCENTI
MINI COOPER EXPORT
Très bon état

1975 - **11 500 €** - dpt 78
06 49 76 33 14

JAGUAR
XJ6 SÉRIE 1
Très bon état

1971 - **10 000 €** - dpt 67
06 42 06 23 69

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

JAGUAR
XJS
Bon état
1989 - **6 900 €** - dpt 93
06 32 60 27 27

JAGUAR
XJS
Bon état



1986 - **9 500 €** - dpt 69
06 09 24 40 93

JUVA 4
DAUFINOISE
Bon état



1956 - **6 900 €** - dpt 03
06 58 81 32 21

LANCIA
2000
Très bon état



1981 - **3 850 €** - dpt 81
06 83 98 95 62

LANCIA
BETA 2000 COUPÉ
Bon état
1978 - **5 500 €** - dpt 40
06 82 87 28 68

LANCIA
BETA HP EXÉCUTIVE
Bon état



1983 - **5 989 €** - dpt 24
06 12 61 37 69

LAND ROVER
109
Bon état



1974 - **6 500 €** - dpt 69
06 25 02 44 60

MATHIS
TY
Très bon état



1935 - **7 900 €** - dpt 16
05 45 82 62 52

MERCEDES
200 E
Très bon état
1982 - **4 500 €** - dpt 56
06 82 44 55 20

MERCEDES
230
Bon état



1966 - **9 800 €** - dpt 89
06 27 14 72 25

MERCEDES
230 BERLINE
Très bon état



1977 - **10 200 €** - dpt 51
06 03 22 18 93

MERCEDES
250 CE COUPÉ
Très bon état



1971 - **10 000 €** - dpt 79
07 62 17 63 68

MERCEDES
280 SE
Très bon état
1975 - **6 500 €** - dpt 40
06 18 29 60 87

MG
MGB GT
Bon état



1967 - **12 000 €** - dpt 29
06 15 92 31 31

MG
MGB GT
Bon état



1973 - **9 000 €** - dpt 56
06 65 31 40 96

MG
MGB TYPE B
Bon état



1972 - **11 500 €** - dpt 27
06 70 77 08 94



Auto Plus

Votre pub ici



CONTACT

Julie Aldabo :
01 41 33 55 45
jaldabo@reworldmedia.com

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

MG
MIDGET 1500
Bon état

1978 - **6 500 €** - dpt 64
06 72 86 41 41

MG
MIDGET MK2
Bon état

1965 - **12 000 €** - dpt 71
06 26 82 74 29

MG
MIDGET MK3
Très bon état

1972 - **10 000 €** - dpt 06
06 68 77 55 08

MG
MIDGET TYPE III
Bon état

1974 - **7 500 €** - dpt 34
06 16 14 04 35

MORRIS
MINI AUSTIN
Bon état

1969 - **12 000 €** - dpt 75
06 74 76 78 51

NECKAR
JAGST 770
Bon état

1959 - **6 990 €** - dpt 81
06 20 69 84 89

NSU
PRINZ COUPÉ SPORT
Très bon état

1966 - **12 000 €** - dpt 21
06 36 71 37 11

OPEL
COMMODORE COMMODOR
Très bon état

1967 - **11 500 €** - dpt 66
06 10 18 92 03

OPEL
KADETT COUPÉ
Bon état

1968 - **11 000 €** - dpt 33
07 63 48 12 45

PANHARD
24 B
Très bon état

1967 - **9 100 €** - dpt 24
06 84 40 33 29

PANHARD
DYNA X
Etat exceptionnel

1950 - **12 000 €** - dpt 12
06 07 80 94 22

PANHARD
DYNA Z 12
Très bon état

1958 - **6 700 €** - dpt 90
06 17 67 53 66

PEUGEOT
104 COUPE Z
Très bon état

1987 - **5 600 €** - dpt 63
06 60 79 96 12

PEUGEOT
104 GL
Bon état

1979 - **3 500 €** - dpt 59
07 88 76 59 48

PEUGEOT
104 Z COUPÉ
Très bon état

1988 - **4 800 €** - dpt 39
06 37 79 76 06

PEUGEOT
190 Z
Parfait état

1933 - **10 000 €** - dpt 81
06 01 79 49 83

PEUGEOT
201
Bon état

1931 - **9 000 €** - dpt 78
06 82 31 10 93

PEUGEOT
201 D COACH
Très bon état

1935 - **7 500 €** - dpt 12
06 10 83 88 16

PEUGEOT
202 BH
Parfait état

1948 - **13 000 €** - dpt 49
06 32 01 58 55

PEUGEOT
203 A
Très bon état

1954 - **10 000 €** - dpt 11
06 28 18 41 79

PEUGEOT
204 BREAK
Bon état

1973 - **4 900 €** - dpt 74
06 08 62 38 57

PEUGEOT
301 C
Parfait état

1933 - **10 000 €** - dpt 81
06 01 79 49 83

PEUGEOT
304 BERLINE
Très bon état

1971 - **5 200 €** - dpt 69
06 22 19 50 87

PEUGEOT
304 BERLINE
Très bon état

1972 - **6 200 €** - dpt 49
06 16 87 16 80

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

Auto Plus Classiques

PEUGEOT
304 BERLINE
Très bon état

1976 - 7 700 € - dpt 85
06 07 83 29 93

PEUGEOT
304 S
Parfait état

1974 - 12 900 € - dpt 34
06 59 67 11 74

PEUGEOT
305
Très bon état

1985 - 7 900 € - dpt 86
06 33 81 71 64

PEUGEOT
305 BREAK GT
Bon état

1985 - 5 800 € - dpt 35
06 89 25 41 65

PEUGEOT
401 D
Très bon état

1934 - 11 900 € - dpt 56
02 97 67 01 28

PEUGEOT
403 B8
Bon état

1958 - 10 000 € - dpt 62
06 47 59 16 92

PEUGEOT
403 GRAND LUXE
Bon état

1957 - 7 850 € - dpt 33
06 37 33 62 85

PEUGEOT
404 SUPER LUXE
Très bon état

1966 - 11 000 € - dpt 45
02 38 94 24 56

PEUGEOT
504 COUPÉ
Parfait état

1980 - 12 000 € - dpt 63
06 85 02 08 57

PEUGEOT
505 GR
Parfait état

1986 - 8 000 € - dpt 56
06 12 90 20 10

PEUGEOT
604 TI
Bon état

1978 - 4 900 € - dpt 68
06 07 59 28 04

PONTIAC
GRAND PRIX
Bon état

1974 - 11 000 € - dpt 73
06 59 20 24 98

PONTIAC
PARISIENNE
Bon état

1963 - 10 000 € - dpt 76
06 61 42 66 95

PORSCHE
924
Très bon état

1981 - 9 500 € - dpt 30
07 87 90 47 80

RENAULT
10 MAJOR 1100
Bon état

1966 - 6 850 € - dpt 38
06 27 68 68 52

RENAULT
12
Très bon état

1975 - 6 500 € - dpt 07
06 47 07 87 61

RENAULT
12
Bon état

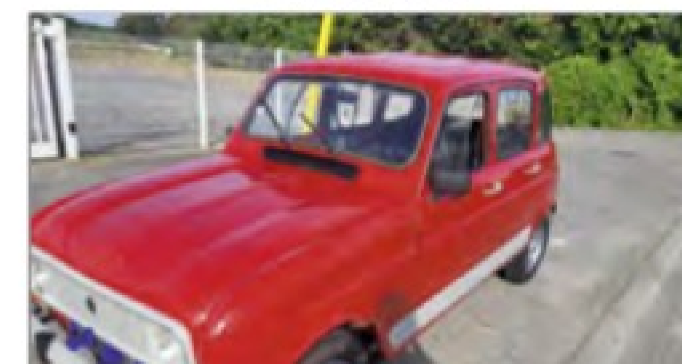
1971 - 8 000 € - dpt 50
06 47 08 74 27

RENAULT
16
Bon état

1978 - 5 500 € - dpt 71
06 82 45 26 06

RENAULT
16 L
Parfait état

1973 - 8 900 € - dpt 33
06 74 53 01 55

RENAULT
4
Parfait état

1985 - 8 500 € - dpt 34
06 60 61 04 48

RENAULT
4
Parfait état

1963 - 11 900 € - dpt 24
06 85 91 29 52

RENAULT
4
Parfait état

1978 - 9 950 € - dpt 33
06 86 54 14 73

RENAULT
4
Très bon état

1953 - 7 500 € - dpt 83
06 14 60 53 27

RENAULT
4
Très bon état

1953 - 12 000 € - dpt 14
07 67 34 28 90

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

RENAULT
4CV
Parfait état

1954 - 8 500 € - dpt 85
06 10 26 27 75

RENAULT
4CV
Parfait état

1951 - 11 000 € - dpt 31
06 16 39 81 14

RENAULT
4L
Etat exceptionnel

1989 - 9 000 € - dpt 37
06 63 12 04 12

RENAULT
4L SIXTIES
Très bon état

1985 - 9 400 € - dpt 34
06 69 66 41 25

RENAULT
4CV
Très bon état

1955 - 10 900 € - dpt 63
06 07 66 34 98

RENAULT
4CV
Bon état

1954 - 7 500 € - dpt 54
06 15 16 85 41

RENAULT
4L GTL
Très bon état

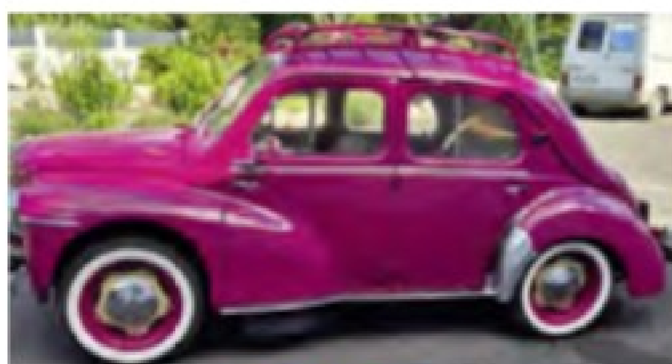
1984 - 10 000 € - dpt 86
07 60 10 50 79

RENAULT
4L SIXTIES
Très bon état

1985 - 10 500 € - dpt 34
06 69 66 41 25

RENAULT
4CV
Très bon état

1957 - 9 000 € - dpt 87
06 74 10 49 67

RENAULT
4CV
Bon état

1953 - 10 000 € - dpt 33
07 88 96 43 23

RENAULT
4L GTL CLAN
Parfait état

1983 - 7 900 € - dpt 15
04 71 43 16 86

RENAULT
5 TS
Bon état

1980 - 6 000 € - dpt 08
06 31 82 38 14

RENAULT
4CV
Bon état

1960 - 5 000 € - dpt 77
06 51 11 05 89

RENAULT
4CV SPORT
Bon état

1953 - 9 000 € - dpt 39
06 02 43 60 19

RENAULT
4L
Très bon état

1984 - 7 900 € - dpt 74
06 08 62 38 57

RENAULT
R6 TL
Parfait état

1972 - 7 000 € - dpt 13
06 12 63 62 17

RENAULT
4CV BASE
Très bon état

1954 - 11 500 € - dpt 82
06 09 64 79 62

RENAULT
4CV SPORT
Parfait état

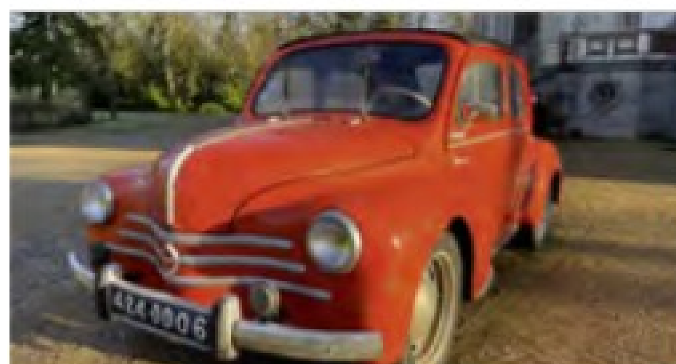
1960 - 12 800 € - dpt 77
06 15 39 40 76

RENAULT
4L SAVANE
Parfait état

1986 - 9 500 € - dpt 34
06 62 12 06 50

RENAULT
8 R1130
Très bon état

1964 - 10 000 € - dpt 77
06 86 98 91 56

RENAULT
4CV DECOUVRABLE
Bon état

1955 - 13 000 € - dpt 78
06 11 31 86 00

RENAULT
4L
Parfait état

1985 - 7 900 € - dpt 35
07 77 80 06 93

RENAULT
4L SIXTIES
Bon état

1985 - 7 800 € - dpt 34
06 69 66 41 25

RENAULT
DAUPHINE
Bon état

1956 - 9 000 € - dpt 78
06 98 81 63 68

Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

RENAULT
DAUPHINE
Parfait état

1961 - **10 800 €** - dpt 10
06 42 30 32 02

RENAULT
DAUPHINOISE
Etat exceptionnel

1956 - **10 500 €** - dpt 29
06 14 15 59 59

RENAULT
FRÉGATE AMIRAL
Bon état

1954 - **4 500 €** - dpt 36
06 77 60 76 70

RENAULT
JUVAQUATRE
Bon état
1948 - **6 500 €** - dpt 72
06 06 48 71 16

RENAULT
JUVAQUATRE
Très bon état

1955 - **10 600 €** - dpt 30
06 70 64 44 79

RENAULT
MONAQUATRE
Bon état

1933 - **7 000 €** - dpt 67
06 74 10 27 86

RENAULT
MONAQUATRE
Très bon état

1933 - **9 500 €** - dpt 59
06 73 98 90 99

RENAULT
NN
Bon état
1926 - **8 000 €** - dpt 59
06 82 90 95 28

SAAB
900 I8 COUPÉ
Bon état

1984 - **6 200 €** - dpt 27
06 50 00 13 40

SAAB
900 TURBO 16
Bon état

1988 - **7 500 €** - dpt 26
06 84 36 00 20

SEAT
600 D
Bon état

1965 - **3 400 €** - dpt 31
06 18 13 05 14

SIMCA
1000
Très bon état
1967 - **6 200 €** - dpt 16
06 64 99 01 47

SIMCA
1000 SA
Parfait état

1965 - **9 500 €** - dpt 85
06 45 63 75 50

SIMCA
1100 GLS
Très bon état

1981 - **9 500 €** - dpt 49
06 22 48 15 09

SIMCA
1100 SPECIAL
Etat exceptionnel

1972 - **9 500 €** - dpt 01
06 82 37 60 21

SIMCA
6
Bon état
1949 - **6 900 €** - dpt 60
06 08 30 99 32



http://www.lesanciennes.com


DES MILLIERS D'ANNONCES POUR COLLECTIONNEUR

TROUVEZ VOTRE PROCHAINE **ANCIENNE**, DES **PIÈCES**, DE LA **DOC** PARMI NOS ANNONCES







Les petites annonces d'Auto Plus Classiques

• en partenariat avec le site lesAnciennes.com •

SIMCA

8 1200
Très bon état



1951 - **7 000 €** - dpt 82
06 12 89 20 63

SIMCA

ARONDE 90A ELYSÉE
Bon état



1958 - **7 000 €** - dpt 70
06 30 07 33 76

SIMCA

ARONDE P60
Très bon état



1963 - **11 000 €** - dpt 81
06 10 11 92 19

SIMCA

ARONDE P60 ÉTOILE
Très bon état



1960 - **11 000 €** - dpt 38
06 07 54 16 87

TRIUMPH

1500 FH SPITFIRE
Très bon état



1979 - **13 000 €** - dpt 78
07 82 46 60 29

TRIUMPH

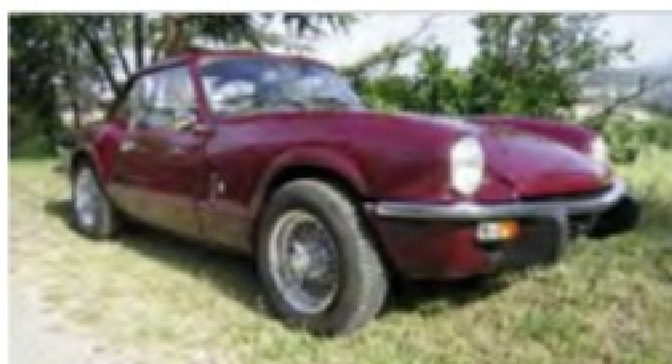
HERALD 1200
Bon état



1965 - **5 500 €** - dpt 22
06 81 72 78 25

TRIUMPH

SPITFIRE MK
Bon état



1972 - **9 500 €** - dpt 13
06 16 77 46 40

TRIUMPH

SPITFIRE MK4
Parfait état



1972 - **9 000 €** - dpt 33
06 83 57 10 11

VOLKSWAGEN

COCCINELLE
Très bon état



1970 - **12 000 €** - dpt 49
06 87 40 40 41

VOLKSWAGEN

COCCINELLE 1200
Bon état



1969 - **9 990 €** - dpt 49
06 70 93 10 94

VOLKSWAGEN

COCCINELLE 1200
Très bon état



1984 - **10 000 €** - dpt 77
06 61 60 47 63

VOLKSWAGEN

COCCINELLE 1303
Très bon état



1973 - **9 000 €** - dpt 45
06 58 90 55 89

VOLKSWAGEN

COCCINELLE 1303
Parfait état



1975 - **12 800 €** - dpt 21
06 33 73 88 58

VOLKSWAGEN

COCCINELLE SÉRIE BIG
Bon état



1973 - **12 900 €** - dpt 44
06 74 08 69 91

VOLKSWAGEN

COCCINELLE CABRIOLET
Bon état



1969 - **9 250 €** - dpt 23
09 62 60 87 50

VOLKSWAGEN

GOLF GTI
Bon état



1977 - **9 000 €** - dpt 26
06 03 45 93 49

VOLVO

144 DE LUXE
Bon état



1972 - **7 500 €** - dpt 69
06 08 11 33 73

VOLVO

145 LUXE
Parfait état



1974 - **11 000 €** - dpt 62
06 86 78 03 46

VOLVO

164
Très bon état



1970 - **12 800 €** - dpt 63
06 08 62 75 34

VOLVO

740
Etat exceptionnel



1986 - **7 800 €** - dpt 60
06 52 92 24 34

Auto Plus Classiques

Reworld Media

Président : Reworld Media France

axel springer

Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

Pour joindre votre correspondant, composez le **01 41 33** suivi de son numéro de poste.

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160).
Rédacteur en chef adjoint : Jérôme Fombelle (5088).
Rédaction : Joseph Bonabaud, Pierre-Louis Champeaux (5651), Jérôme Fombelle, Jean-Rémy Macchia, Camille Pinet, Bertrand Viet, Jacques Warnery.
Couverture & réalisation graphique : M&Cie.
Secrétaire de rédaction : Capucine Jahan.
Cheffe du service photo : Anne Séchet.
Rédacteur photo : Sébastien Besse.
Assistante de la rédaction : Karine Saunier Roumestand.

PUBLICITÉ

Directrice générale : Elodie Bretaudeau-Fonteilles.
PUBLICITÉ COMMERCIALE Tél. : 01 41 33 51 16 - Fax : 01 41 33 57 70.
Directeur du pôle automobile : Franck Graisset.
Directrice adjointe du pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921).
Planning : Angélique Consoli (5352) et Stéphanie Guillard.
Trafic : Léa Joya
PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545).

MARKETING, ABONNEMENTS & DIFFUSION

Directeur marketing clients & diffusion : Germain Perinet
MARKETING ET PROMOTION
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885).
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian (5777).
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud.
Chef de groupe : Davina Champaigne.
Chef de produit : Julie Duarte.
VENTES AU NUMÉRO
Responsable service Diffusion : Philippe Merrien (5735).
Responsable des ventes : Mélanie Caillé (5077).

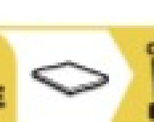
FABRICATION & PHOTOGRAVURE

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Photogravure : Prépresse interne - Chef du service : Sylvain Boularand (2988).
Imprimeur : RotoFrance.

DIRECTION

Éditeur : Editions Reworld Media Axel Springer (ERAS).
Siège social : 40, avenue Aristide Briand, CS 10024 92 277 Bagneux Cedex. Tél. : 01.41.33.50.00.
Directeur de la publication : Gautier Normand.
Actionnaires : présidents Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004).
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan.





Éditeur : Tommaso Albinati.
Numéro ISSN : 2119-3290
Commission paritaire : 0429 K 91326
Dépôt légal : août 2025.
Service d'abonnement au téléphone : 01.46.48.48.77 du lundi au vendredi de 9 h à 19 h et le samedi de 9 h à 18 h.
Tarif légal d'abonnement pour un an : 40,70 €.



Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement, de sources recyclées et contrôlées
www.pefc-france.org

MUSÉE Matra ESPACE AUTOMOBILES

ROMORANTIN LANTHENAY

L'ÉPOPÉE RENAULT



EXPO 2025 DU 05/04 AU 02/11

www.museematra.com

02.54.94.55.58 @museematra@romorantin.fr

Musée Matra officiel



ROMORANTIN-LANTHENAY (41)

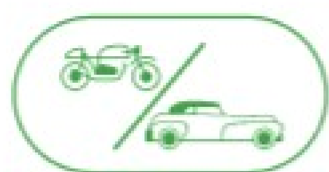


AMV Légende
ASSURANCE

NOTRE PASSION,
VOTRE LÉGENDE



ASSUREZ VOTRE
AUTO DE LÉGENDE
SUR AMV.FR



POUR VOS VÉHICULES **ANCIENS (+15 ANS)** OU DE **COLLECTION**

À PARTIR DE
43 €
PAR AN (1)

(1) 43 € : tarif annuel en formule 1 pour tout véhicule de plus de 50 ans.
AMV - Siège social : 2, rue Miguel de Cervantès 33 700 Mérignac - SAS au capital de 280 200 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - N°ORIAS 07 000 513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 4 place de Budapest-CS92459 - 75 436 Paris Cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33 735 Bordeaux Cedex 9 - Compagnie souscriptrice L'Équité. Création : Agence Dandelion – Photo : © David Marvier